SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (537) • 22.X.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

W numerze: PRZYJACIELSKI ZJAZD (str. 3) ● NA SPOTKANIE ZIEMI (str. 9–11) ● „KRÓLEWSKI NAWIGATOR" (str. 16)

Fragment mistrzostw Polski jakie odbyły się w ubiegłym miesiącu na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego. Na zdjęciu: Skoczek opadający na polskim spadochronie wielo–szczelinowym atakuje cel, którym jest krzyż z białych płócien. (Patrz omówienie mistrzostw na str. 9–11 pt. „Na spotkanie ziemi").

Foto: T. MALINOWSKI

Z tygodnia na tydzień

włoska, w rzeczywistości chodziło o zapobieżenie... owacyjnemu powitaniu, jakie chcieli zgotować pierwszemu kosmonaucie mieszkańcy Turynu.

*

● **PROWOKACYJNE BALONY** przeciwko NRD wypuszczane są z bazy NATO na duńskiej wyspie Fehmarn. Balony przenoszą ulotki szkalujące NRD. Wiele z nich eksplodowało raniąc szereg osób, a także uszkodziło budynki.

54-ta Konferencja Generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej

W dniach od 14 do 22 października br. obradować będzie w Monte Carlo (Monaco) 54 Generalna Konferencja Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Poprzedzona ona zostanie posiedzeniami Komisji Astronautycznej i Sportowej.

Na konferencję udaje się delegacja Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w składzie: Stefan Antosiewicz — prezes APRL, Wiktor Leja — skarbnik ZG APRL, Tadeusz Rejniak — szef Działu Sportu APRL, nasza znakomita szybowniczka Pelagia Majewska oraz specjalny przedstawiciel Aeroklubu PRL na posiedzenie Komisji Astronautycznej FAI — Jacek Walczewski.

Porządek obrad Komisji Astronautycznej przewiduje zatwierdzenie regulaminu ustanawiania rekordów astronautycznych. Spodziewane jest również zatwierdzenie rekordów ustanowionych w locie kosmicznym przez Hermana Titowa.

Konferencja Generalna obradować będzie m. in. nad nowym statutem FAI, afiliacją nowych aeroklubów narodowych, przyznaniem dorocznych wyróżnień. Podczas konferencji wręczony zostanie Pelagii Majewskiej przyznany jej wcześniej, o czym już donosiliśmy, Medal Lilienthala. (ż)

● **NOWY TYP RAKIETY** wystrzelono 7 października br. w Związku Radzieckim. Zupełnie nowy system sterowania zapewnił rakiecie wysoką precyzję w trafieniu do wyznaczonego miejsca w centralnej części Oceanu Spokojnego. Makieta przedostatniego członu wielostopniowej rakiety nośnej osiągnęła powierzchnię wody po przebyciu 12 000 km.

*

● **JURIJ GAGARIN** — pierwszy kosmonauta świata — miał odwiedzić Włochy na zaproszenie komitetu obchodów 100-lecia zjednoczenia Włoch „Italia 1961". Podczas pobytu Gagarina we Włoszech przewidywano m. in. spotkanie z ludnością Turynu i innych miast włoskich. Ostatecznie „odwołano przyjazd Gagarina z przyczyn organizacyjnych". Jak pisze prasa

● **WYSTAWĘ MODELI LATAJĄCYCH** zorganizował w dniach od 20 do 30 września br. Ośrodek Modelarstwa Lotniczego we Wrocławiu. Wystawa cieszyła się dużym zainteresowaniem, a szczególnie wśród młodzieży. Przez jedną z sal ratusza wrocławskiego, w której wystawiono 44 modele latające, przewijało się codziennie około 300 osób.

*

● **SPOTKANIE SENIORÓW LOTNICTWA** odbyło się w dniu 8 października br. w Wojewódzkim Domu Kultury w Olsztynie z mieszkańcami tego miasta. W spotkaniu wzięli udział Marian Dembiński, January Grzędziński i Roman Lutosławski, którzy opowiedzieli zebranym o swych bogatych wspomnieniach lotniczych. W spotkaniu wzięło udział około 700 osób. (ż)

*

● **OFICJALNE WYNIKI** zawodów balonowych w Groningen — **Holandia zostały nadesłane do Aeroklubu PRL. Pierwsze miejsce zajął inż. Sławomir Makaruk wynikiem 21 km, drugie V. d. Bemden — 19 km, trzecie Shields — 17 km, czwarte Nini Boesman — 15,6 km, piąte Eckert — 12 km, szóste Dolder — 10 km.** (ż)

*

● **SAMOLOT IŁ-18** Polskich Linii Lotniczych LOT przewiózł w dniu 5 października naszą drużynę lekkoatletyczną na mecz z Włochami bezpośrednio z Warszawy do Palermo. Cała podróż trwała zaledwie 4 godziny. Szybkość i wygody, jakie zapewnia Il-18, miały zapewne niemały wpływ na dobrą formę naszych reprezentantów, którzy jak wiadomo wysoko pokonali drużynę włoską. (Sz)

*

● **PILOCI, MECHANICY I RADIOOPERATORZY** Polskich Linii Lotniczych LOT wpisali się ostatnio znów na listę „milionerów" i „podwójnych milionerów" powietrznych. Podwójnymi milionerami są piloci: Henryk Bogdanow, Romuald Chlebowski, Mieczysław Dauksza, Edward Kamela i Mieczysław Rzepecki, mechanik pokładowy Wacław Domański i radiooperator Leon Piotrowski. Pierwszy milion kilometrów ukończyli piloci: Tadeusz Kilanowski i Ludwik Kowalczyk.

Ponadto pilot Józef Wnuk zameldował o przekroczeniu 2 500 km. Tak więc w chwili obecnej Polskie Linie Lotnicze posiadają już 33 przedstawicieli personelu latającego mających tytuł podwójnego milionera powietrznego, w tym 7 takich, którzy mają na swym koncie przeszło 2 500 000 przelecianych kilometrów. (Sz)

*

● **ŻYCZENIA** z okazji Dnia Wojska Polskiego przesłał w imieniu Zarządu Głównego APRL, wszystkich członków oraz własnym Prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz do Ministra Obrony Narodowej — gen. broni Mariana Spychalskiego, Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego, Prezesa Z. G. Ligi Przyjaciół Żołnierza gen. bryg. Józefa Turskiego oraz innych generałów i oficerów. (ż)

*

● **2 000-NĄ SREBRNĄ ODZNAKĘ SZYBOWCOWĄ** w Polsce zdobył pilot Aeroklubu Rzeszowskiego inż. Kazimierz Gajoch. Inż. Gajoch lata od 1953 roku, posiada uprawnienia pilota samolotowego i szybowcowego II klasy. Pracuje w WSK Rzeszów i od niedawna jest szczęśliwym ojcem dwóch synów — bliźniaków.

Z okazji zdobycia „jubileuszowej" odznaki składamy serdeczne gratulacje oraz życzenia diamentów. (ż)

*

● **POKAZY LOTNICZE** odbyły się w dniu 8 października br. na lotnisku Czyżyny w Krakowie, zorganizowane przez Aeroklub Krakowski. W pokazach, które oglądała licznie zgromadzona publiczność, udział wzięli piloci samolotowi, szybowcowi oraz skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Krakowskiego. Godzinne pokazy zakończył desant spadochronowy lotniczych wojsk desantowych. Dużą atrakcją pokazów były dwa starty rakiet doświadczalnych RP-2 konstrukcji Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego APRL w Krakowie.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że obsługę startową tych rakiet stanowili absolwenci pierwszego kursu obsługi rakiet doświadczalnych Aeroklubu Krakowskiego. Był to pierwszy otwarty pokaz startu rakiet polskiej konstrukcji dostępny dla szerokiej publiczności. (x)

Komunikat Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL

Na podstawie końcowych wyników VII Całorocznych Zawodów Szybowcowych, z początkiem przyszłego roku nastąpi ustalenie listy zawodników zakwalifikowanych do udziału w VIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

Zgodnie z decyzją Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL warunkiem zakwalifikowania zajmujących czołowe miejsca uczestników VII CZS do udziału w VIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski jest posiadanie Złotej Odznaki Szybowcowej w dniu zakończenia Całorocznych Zawodów, tj. w dniu 31 grudnia 1961 r.

Tym samym więc piloci, którzy zdobędą Złotą Odznakę Szybowcową po zakończeniu VII Całorocznych Zawodów Szybowcowych, nie będą brani pod uwagę jako kandydaci do udziału w VIII SMP.

Stosownie do organizacyjnych założeń VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski, do Mistrzostw tych dopuszczonych zostanie około 20 uczestników VII Całorocznych Zawodów Szybowcowych.

Odznaczenia w Instytucie Lotnictwa

Z OKAZJI 15-lecia Odrodzonego Przemysłu, Rada Państwa nadała wielu jego pracownikom odznaczenia państwowe. Wśród odznaczonych znaleźli się również przedstawiciele Instytutu Lotnictwa.

Sztandar Pracy II kl. otrzymał prof. Władysław Fiszdon.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski V kl. otrzymali — mgr inż. Jan Chyliński, mgr inż. Tadeusz Chyliński, mgr inż. Jerzy Kucharski, mgr inż. Wiktor Roth.

Złoty Krzyż Zasługi — inż. Andrzej Ablamowicz, mgr inż. Julian Bojanowski, mgr inż. Lesław Bucki, mgr inż. Donat Gruszczyński, mgr inż. Justyn Sandauer, doc. inż. Stanisław Wójcicki, Henryk Woytowicz, mgr inż. Stanisław Witkowski.

Srebrny Krzyż Zasługi: Czesław Bąk, Michał Jarmoc, mgr inż. Antoni Jakubowski, inż. Jan Jach, Władysław Kubecki, mgr inż. Zbigniew Kazimierczak, Kazimierz Malinowski, mgr inż. Stanisław Mosica, mgr inż. Hanna Michalska, mgr inż. Jan Paczoski, inż. Zbigniew Pawlak, Henryk Słowik.

Brązowy Krzyż Zasługi: Ireneusz Gasek, Zdzisław Kopcik, Józef Rogoziński, Henryk Wójcik.

SPROSTOWANIE

Do mojego artykułu „Syrena w kraju tulipanów" zakradły się dwa błędy („SP" nr 41 z dnia 8 października br.). Poprawny podpis do zdjęcia na str. 16 winien brzmieć: „Od lewej: inż. Z. Burzyński, pomocnik p. Boesman oraz członek ekipy NRF". Zaś na str. 17, szpalta 2, właściwy tekst zdania w drugim wierszu od góry brzmi: Już tylko 3 minuty.

S. Makaruk

Komunikat Całorocznych Zawodów Szybowcowych

KLASYFIKACJA czołówki (powyżej 4000 pkt) VII Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał R. Bitnera na dzień 9. 10. 1961 r. przedstawia się następująco:

1. L. Jaworski (Radom) — 11 184 pkt; 2. T. Dąbek (Białystok) — 9 152 pkt; 3. J. Prokop (Rzeszów) — 8 504 pkt; 4. M. Królikowski (Olsztyn) — 8 188 pkt; 5. E. Popiołek (Kraków) — 8 092 pkt; 6. Z. Sobiesiak (Lublin) — 7 778 pkt; 7. F. Niechwiejczyk (Poznań) — 7 608 pkt; 8. S. Sójka (Ostrów) — 7 604 pkt; 9. Z. Skolski (Jelenia Góra) — 7 548 pkt; 10. K. Trzpil (Warszawa) — 7 424 pkt; 11. D. Zachara (Kraków) — 7 030 pkt; 12. E. Fuchs (Olsztyn) — 6 734 pkt; 13. S. Smoliński (Ostrów) — 6 532 pkt; 14. M. Paszyc (Wrocław) — 6 442 pkt; 15. A. Dankowska (Poznań) — 6 046 pkt; 16. S. Łuszpiński (Wrocław) — 5 840 pkt; 17. J. Śmielkiewicz (Poznań) — 5 818 pkt; 18. J. Żuczek (Kraków) — 5 114 pkt; 19. B. Kochanowski (Wrocław) — 5 030 pkt; 20. T. Dziuba (Warszawa) 5 020 pkt; 21. F. Kępka (Bielsko) — 5 000 pkt; 22. L. Merło (Bydgoszcz) — 4 924 pkt; 23. F. Działo (Kielce) — 4 790 pkt; 24. S. Kwiatkowski (Katowice) — 4 672 pkt; 25. J. Dąmbski (Gliwice) — 4 636 pkt; 26—27. J. Jakulewicz (Białystok) — 4 164 pkt; 26—27. R. Szamkołowicz (Szczecin) — 4 164 pkt; 28. Cz. Cnotliwy (Ostrów) — 4 150 pkt; 29. M. Kochanowski (Gdańsk) — 4 108 pkt; 30. A. Ciesielski (Lublin) — 4 096 pkt; 31. A. Wróbel (Szczecin) — 4 050 pkt; 32—33. H. Badura (Bielsko) — 4 038 pkt; 32—33. O. Paszyc (Poznań) — 4 038 pkt; 34. A. Brzuska (Poznań) — 4 012 pkt; 35. Cz. Bronikowski (Warszawa) — 4 010 pkt.

Zgodnie z komunikatem opublikowanym w numerze 2 (496) „Skrzydlatej Polski" z dnia 8 stycznia 1961 r., VII Całoroczne Zawody Szybowcowe o Memoriał R. Bitnera zakończone zostaną dnia 31 grudnia 1961 r., a w dniu 1 stycznia 1961 r. rozpoczną się kolejne, VIII Całoroczne Zawody Szybowcowe. (ark)

ECHA ...CZERWONEGO KURA

KTO chce uprawiać na przykład skoki w dal, przez wiele czasu może zadowolić się wkopaną w ziemię belką. Miłośnikom piłki nożnej wystarczy na sporą część drogi do mistrzostwa kawałek boiska i składkowo nabyta „gała". Inaczej jest ze sportem lotniczym. To sport wymagający sprzętu. A sprzęt ten jest drogi, bardzo drogi. To sport, wymagający „oprawy" w postaci urządzeń lotniska, łączności, meteorologii i tak dalej i tak dalej.

Dlatego też na całym świecie, w jego części objętej porządkiem kapitalistycznym, sport lotniczy — to sport elitarny, dostępny dla bardzo majętnych, mogących wydać grube tysiące dolarów na samoloty czy szybowce, na składki w organizacjach lotniczych.

Inaczej u nas, w Polsce Ludowej. Tu nie trzeba tysięcy, aby przypiąć sobie skrzydła. U nas państwo daje miłośnikom podniebnych lotów do użytku sprzęt, potrzebny do szkolenia, daje pomoc instruktorów, subwencjonuje organizację, której celem jest szkolenie młodzieży lotniczej. Wynika stąd na pewno większa ilość wyszkolonych w młodzieńczych latach pilotów, czy kandydatów na pilotów numer 1 — pilotów szybowcowych, co nie jest bez korzyści dla państwa w jego powietrznych — wojskowych i cywilnych — służbach. Ale wynika z tego jeden podstawowy obowiązek dla wszystkich, którzy się z lataniem stykają.

Oto, gdy „mister O'Grady junior" fantazjując czy huliganiąc w powietrzu rozwali swoją maszynę — to jego strata, jego guzy i on nie będzie latał, póki sobie nie kupi nowej maszyny. Gdyby coś podobnego stało się u nas — strata rozciąga się na wielu innych, którzy w nauce swej z tej maszyny korzystają. Strata rozciąga się na państwo, które traci nie tylko wartość maszyny czy jej naprawy, ale i liczne godziny szkoleniowych lotów kilkunastu czy kilkudziesięciu pilotów.

Gdy ktoś z jakiejkolwiek służby lotnictwa sportowego popełni jakiekolwiek odstępstwo od przepisów, jakiekolwiek zaniedbanie czy błąd, który spowoduje wyjście z użycia na krótko czy długo sprzętu — to walor straty jest taki sam.

Wniosek z tego jest prosty. W państwie ludowym, państwie, które swej skrzydlatej i uskrzydlającej się młodzieży dostarcza sprzęt wartości wielu milionów — młodzież ta i ci, którzy ją szkolą i ci, którzy odpowiadają za sprzęt i szkolenie muszą z precyzyjną bezwzględnością przestrzegać wszelkich, ale to wszelkich przepisów, gwarantujących bezpieczeństwo lotu i sprawność sprzętu. Bowiem ich lekceważenie, ich błędy mają w skutkach olbrzymie, niewymierne straty.

Nie mam jeszcze dostatecznych przestanek, aby celować palec oskarżycielski w czyjąkolwiek stronę, jeśli chodzi o niepowetowaną stratę jaką lotnictwu sportowemu wyrządził pożar na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego. Ale ponieważ na pewno nie może tak być, aby „nikt nie był winien" — gdyż pożar hangaru nie wchodzi normalnie ani do programów szkolenia, ani do programów eksploatacji sprzętu lotniczego — wypadek ten powinien stać się jaskrawym już nie ostrzeżeniem, ale alarmem: ani jednego przekroczenia przepisów! Ani jednego zaniedbania!

Skrzydła lotnictwa sportowego — to własność całego narodu i ci, którzy po nie sięgają, jak i ci, którzy je pielęgnują, muszą być absolutnie niezawodni.

Dawało się nieraz zauważyć, że ci, którzy osiągali małe wyniki szkolenia — pozwalali sobie na ryzykanckie „kawałki" w powietrzu. Dawało się słyszeć, że personel lotnisk, mający w przeszłości na swoim koncie „plusowe" zapisy — lekceważy nieco „lotnicze przedszkole" i jego sprawy, pozwalając sobie na „luzy służbowe". Czerwony kur na łódzkim lotnisku krzyczy głośno: nigdy więcej! Krzyczy, woła o żelazną dyscyplinę w sporcie, który właśnie u nas jest sportem narodu, a nie jego milionerskiej wysypki.

Omikron

Jak przyjemnie, po wielu latach, siąść znów w kabi nie „Salamandry" i rozkoszować się lotem nad zboczem Żaru!

W niedzielę świeciło słońce. Przed budką wyciągu plażują (od lewej): Stanisława Antoszewska, Tadeusz Góra, Irena Zabiełło, Józef Dankowski, Andrzej Abłamowicz i Urszula Śliwak.

ŻAR

30. IX – 1. X. 1961 r.

PRZYJACIELSKI ZJAZD

SIEDZIAŁEM przy biurku i coś pisałem. W pewnym momencie, zupełnie odruchowo, spojrzałem na kalendarz. Aha, dziś mamy 28, jutro piątek — 29, a w sobotę, tak, w sobotę — 30 września. Świadomość czegoś, co jest ważne, przyszła w parę sekund później. Żar! Jak mogłem zapomnieć! Zerwałem się niemal z krzesła. To już przecież pojutrze, za krótkie dwa dni.

„Czy pamiętasz?".

Tak, dobrze cię pamiętam. W moich i tylu innych ludzi myślach wyryłeś się niebywale trwałymi zgłoskami, w których brzmieniu zawarte jest tak wiele: chwile młodzieńczego szczęścia i radości, oderwania się od zgiełku i wrzawy wielkiego miasta, chwile ogromnego — tak bardzo prawdziwego — zachwytu dla niewysłowionego piękna twego górskiego krajobrazu. Ależ tak, naprawdę, pamiętam cię zawsze i chyba już nigdy nie zapomnę.

Już pojutrze — zameldują się, idąc zakurzoną drogą wzdłuż Soły od Czernichowa, u twoich stóp. Myślę, że przyjmiesz mnie wyrozumiale, po latach.

★

A więc — szedłem na Żar. Na pierwsze wielkie spotkanie jego wychowanków, tych co nad jego zboczami, nad jeziorem, dolinami i gęstym lasem przeżywali „Wielką Przygodę". Na przyjacielski, jak najbardziej nieurzędowy, pełen pogardy dla sztywniaków, sodowiarzy i zarozumialców zlot tych co przekładając nad wszystko otwartość serca i szczerość obyczajów w stosunkach między ludźmi, zakochali się przed laty w pięknie tutejszej przyrody i w krótkim, szorstkim okrzyku instruktora na starcie:

— Pilot gotów?!

Dochodziłem już do Międzybrodzia. Jak wspaniale świeciło jesienne słońce. Chwilkę odpocząłem, siadając na przydrożnym kamieniu. Znad Soły podchodził do lądowania zielony Jak. Przyciszony dźwięk silnika urwał się po chwili. Lecz oto następny samolot, jasnostalowy „Junak", już pojawił się nad jeziorem. Zlatują się! Wstałem i przyspieszyłem kroku. Tam wujek Dziurzyński, gospodarz Żaru, już czeka, szybciej!

★

Ci, którzy mogli, stawili się na zlot wszyscy. Ci, którzy nie mogli, przysłali listy i telegramy z pozdrowieniami i słowami żalu, że spotkanie odbędzie się bez nich. Zaabsorbowany obowiązkami dowódcy lotnictwa, nie mógł przybyć generał Jan Frey-Bielecki. Ze wzruszeniem słuchaliśmy, jak Adam Dziurzyński czytał jego krótki, tak bardzo serdeczny w słowach i formie telegram. Te słowa nadawał jeden z najpierwszych entuzjastów Żaru, jego wychowanek i wielki przyjaciel. Zajęcia służbowe nie pozwoliły też przyjechać Adasiowi Ziętkowi, z osobą którego Żar stanowi nierozdzielną całość i innym. Wiem jednak, iż duchem byli z nami.

Zaczęło się od obiadu. Potem zaś, gdy wózek na wyciągu dowiózł już na szczyt wszystkich spóźnialskich, otworzyły się szeroko podwoje hangaru, wyciągnięto „Salamandry", „Komara" i „Bociana" i — dalej na start. A tam — to już widok był zgoła niecodzienny: do lin gumowych stanął za prezesem dyrektor, dalej sekretarz wraz z doktorem, kapitan obok kaprala, a zdjąwszy z siebie kurtki i marynarki — wrzasnęli zgodnie:

„Gotowe"!

Wyrwała „Salcia" ze startu jak strzała. W kabinie kobieca główka — damy mają pierwszeństwo. Ustalono kolejkę, latać chcieli, naturalnie, wszyscy.

Pracowano wytrwale całymi godzinami. Terkotały aparaty filmowe Janusza Stanisławskiego i Andrzeja Abłamowicza, trzaskały migawki „Kijewów", „Zorek", „Startów" i Pentaconów", każdy chciał wedle swych możliwości utrwalić obraz kolegów rozkoszujących się lotami. Bowiem, o ile nie sztuką jest ujrzeć Tadeusza Górę w kabinie MiG-a, a Edzia Makulę w „Zefirze", to jednak sztuką jest pokazać zdjęcie tychże samych u sterów „Komara" i „Salamandry". Inni szaleli w „Bocianie". Udało się tu i mnie. Dzięki za to wujkowi Adamowi i Tadziowi Rejniakowi — byliśmy pełni zrozumienia dla katuszy dziennikarza, który poczuł się nagle pilotem, a... kolejka chętnych była tak niemiłosiernie długa.

Nadszedł wieczór. Przy kolacji (ale jakiej, o nieba!), w przytulnej jadalni internatu, zasiedli wszyscy w komplecie:

Andrzej Abłamowicz, Jerzy Adamek, Stefan Antosiewicz, Stanisława Antoszewska, Julian Bojanowski, Stanisław Bryzgalski, Adela Dankowska, Józef Dankowski, Władysław Dziergas, Adam Dziurzyński, p. Dziurzyńska, Tadeusz Góra, Jan Husakowski, Józef Janusz, Jerzy Konieczny, Stanisław Kostka, Marian Kotarba, Janusz Krasicki, Aleksander Kwieciński, Wiesława Łanecka, Edward Makula, Jan Martyniak Stanisław Milówka, Adam Niżnik, Borys Puzej, Tadeusz Rejniak, Janusz Ruge, Justyn Sandauer, Aleksandra Skrzydlewska, Stanisław Skrzydlewski, Janusz Stanisławski, Tadeusz Śliwak, Urszula Śliwak, Józef Wawak, Stanisław Wielgus, Edward Wiliński, Marian Wiśniewski, Ryszard Witkowski, Teresa Witkowska, Wincenty Wojtyła, Romuald Woszczerowicz, Irena Zabiełło i Roman Zabiełło.

Starsi i młodzi, różne charaktery i temperamenty, ze wszystkich krańców Polski — wszyscy jednak ze wspólnym, jednakowym uczuciem głębokiego przywiązania dla szkoły, która oprócz sztuki latania nauczyła ich jeszcze czegoś innego: że cenić trzeba przyjaźń, że wiernym trzeba być jej przez długie lata, że trzeba pamiętać o miejscach, gdzie się przeżywało chwile wzniosłe i decydujące — nierzadko — o całym życiu.

Długie wieczorowe i nocne godziny płynęły na wspomnieniach. Na apel wujka Adama — kolejno opowiadali wszyscy niemal o swych żarowskich niezwykłych przeżyciach. Z humorem i łezką w oku, „szczerze i bez kunsztownych zawijasów" (taki był warunek), płynęły historie godne pióra Meissnera, Makuszyńskiego i Gałczyńskiego jednocześnie: o tym jak Staszek zapomniał w „Żurawiu", że trzeba lądować, jak Irenka wybiła głową dziurę w limuzynce, a Justyn wzorem Jerzego „korkociągował" i co na to powiedział wujek, jak wreszcie Maniuś najpierw leciał 70 metrów bez szybowca, a potem zmusił strażacką orkiestrę, aby w popłochu rzuciła trąby... Ludzie, którzy często od lat są instruktorami, wspominali dawnych nauczycieli latania jak najlepszych, niezawodnych przyjaciół, jak braci.

Następnego dnia — znów były loty. W sali wykładowej budynku kierownictwa wyświetlono również szereg filmów związanych z działalnością szkoły na Żarze. Potem zaś, gdy nadeszło już popołudnie, przyszedł czas pożegnania.

Z żalem opuszczaliśmy Żar. Zostawiliśmy na nim, każdy z nas, cząstkę swego serca. Powiedzieliśmy sobie, nie wiedzieć który to już raz w życiu, że jeszcze tu wrócimy. Że znów patrzeć będziemy z zachwytem na zamgloną dolinę Soły, na Jaworzynkę, Kiczerę i Magórkę, że wdychając powietrze swą czystością podobne do kryształu, powiemy kiedyś, zmęczeni drogą lecz szczęśliwi: Znów jesteśmy, przyjmij nas.

A teraz — żegnaj Żarze. Bardzo nam żal odjeżdżać.

JERZY ZARĘBSKI

Kolejka lotu na „Komarze" przyszła na prezesa APRL, Stefana Antosiewicza. Ekspediuje go w powietrze gospodarz Żaru, wujek Adam Dziurzyński.
Zdjęcia: autora (3)

Jakie dziś wznoszenia?

JEŻOWSKIE ZAWODY OKIEM ZAWODNIKA

MICHAŁ SIEKIERZYŃSKI

DO Jeżowa przyjechałem parę dni przed zawodami, byłem więc naocznym świadkiem przygotowań do tej bardzo udanej imprezy. Zorganizowanie zawodów w ogóle jest trudne i wymaga wiele pracy, a cóż dopiero w warunkach takich, jak w Jeżowie, gdzie kierownictwo nie dysponowało żadnymi funduszami dodatkowymi i musiało się zmieścić w kosztach zwykłego turnusu. Organizatorzy, z Tadeuszem Popielem na czele, pracowali od świtu do nocy, aby impreza wypadła pomyślnie. Na dzień przyjazdu zawodników wszystko było przygotowane „na wysoki połysk", wymalowano nawet znaki drogowe i tabliczki informacyjne na szczycie. Szkoła nie dysponowała odpowiednią ilością własnych szybowców, musiano więc wypożyczyć sprzęt z innych aeroklubów. Niestety, nie udało się skompletować 16 „Much Standard" i dwóch zawodników startować musiało na „Jaskółkach". Nie było także szybowca zapasowego, który zresztą okazał się — na szczęście — niepotrzebny. Wydaje mi się jednak, że odpowiednie władze powinny się bardziej zainteresować zawodami i pomóc organizatorom.

Jeżów przywitał zawodników deszczową pogodą i niskim pułapem. Otwarcie zawodów odbyło się na szczycie. Chmury wisiały tak nisko, że późniejszy zwycięzca zawodów, Krzysztof Trzpil (wzrost 185 cm) nie widział wcale tej uroczystości, gdyż głowę miał w chmurach. Pierwsze poważniejsze emocje zaczęły się przy losowaniu sprzętu. Wiadomo — „Mucha". „Musze" nierówna, a na „Jaskółce Bis" nikt nie miał ochoty latać. W rezultacie „Jaskółki" wylosowali: „Biskę" H. Lisiecki z Jeleniej Góry, a „Jaskółkę Z" A. Gawlik z Gdańska. Przez pierwsze dni, z braku pogody, zawodnicy przyglądali się sobie wzajemnie, zbierali o sobie wiadomości, stawiając „na oko" różne horoskopy. Wszyscy zgadzali się z tym, że największe szanse mają piloci miejscowi.

13 września br. pogoda poprawiła się na tyle, że kierownictwo zdecydowało się rozegrać pierwszą konkurencję — docel szybkościowy do Grodkowa (120 km). Atmosfera na ziemi była nerwowa. Wszyscy zawodnicy mieli tremę, część polerowała bez przerwy szybowce, inni się z nich śmieli i studiowali wytrwale mapę. Warunki zapowiadały się nieźle. Ładnie wypiętrzone chmury cumulus mediocris dawały złudzenie dobrych warunków termicznych. Po bardzo sprawnych, trwających niecałe pół godziny, startach, większość zawodników zdobywała wysokość przed taśmą w jednym kominie dającym 2 m/sek. wznoszenia. Mniej więcej od godziny 12.50 szybowce meldowały się na taśmie i odchodziły na trasę. Niestety, okazało się, że z każdym kilometrem od Jeżowa warunki się pogarszają. Już po pierwszym przeskoku większość zawodników, nastawionych na lepsze warunki, musiała ratować się powtórnym startem lub krążeniem w minimalnych wznoszeniach. Warunki pogarszały się stale i gdzieś od Dzierżoniowa napotykaliśmy już tylko szczątkowe noszenia, w których trzeba było kręcić tak długo, aż wiatr naniósł na odległość umożliwiającą dolot.

Do Grodkowa przyleciałem pierwszy, tuż za mną Krzysio Trzpil, a w dziesięć minut po nas trzeci Warszawiak — Jurek Dyczkowski. Radość nasza z ukończenia konkurencji była ogromna. Dyczkowskiemu z radości wąsy sterczały pionowo do góry. W 40 minut po nas przyleciał Henryk Maciąg, instruktor z Jeżowa, kompletnie wyczerpany godzinną „żebraniną" na małej wysokości nad rynkiem w Dzierżoniowie. Długo czekaliśmy na ostatniego zawodnika, który ukończył pierwszą konkurencję. Gdy wydawało się już, że w powietrzu nie da się utrzymać, przyleciał Janusz Wasilewski z Wrocławia, cichy bohater pierwszej konkurencji. Nie mogąc złapać wznoszenia, dwukrotnie lądował i dopiero za trzecią próbą odszedł na trasę — w tym czasie, kiedy większość zawodników już lądowała.

Szkoła dysponuje tylko czterema samolotami holującymi, ściąganie sprzętu trwało więc cały następny dzień. Holownicy musieli zwijać się jak w ukropie, aby zdążyć ściągnąć wszystkich jednego dnia do Jeżowa.

W nocy z 14 na 15 września przeszedł front chłodny i już od świtu warunki zapowiadały się wspaniale. Tak, ale w miarę upływu czasu cumulusy w górach zanikały, tak że już o godzinie 13-tej ze wznoszeń nie zostało ani śladu. Kierownictwo mistrzostw postanowiło rozegrać konkurencję na dobrym poziomie: docel do Pobiednika w Krakowie (326 km). Niestety, zawiadowca krakowski ob. Bandoła długo nie chciał przyjąć szybowców, start więc nastąpił dopiero o godz. 12-tej. Tymczasem warunki uciekły do przodu i tylko ci, którzy pierwsi odeszli na trasę, napotykali w górach jakie takie wznoszenia. Czterech pechowców musiało lądować blisko lotniska, nie przelatując nawet wymaganego minimum 30 km. Większość siedziała między Świdnicą i Dzierżoniowem, a jedynie Gawlik. Lisiecki i Sójka dolecieli do wyznaczonego celu. Najwięcej emocji przeżywał Lisiecki, który co prawda już widział Pobiednik, ale nie bardzo wierzył, że zdoła do niego dolecieć.

Potem ustaliła się piękna, wyżowa pogoda i nie było żadnej nadziei na rozegranie jakiejkolwiek konkurencji. Na próżno wypatrując chmur zawodnicy uspokajali nerwy i zabijali czas jak mogli. Nie obyło się też bez mocniejszych wrażeń. Gawlikowi skradziono sprzed kawiarni niowiutką „Jawę C Z"; Jawa znalazła się po zawodach, lecz już rozebrana na części. Inną niemiłą przygodę przeżyła grupa pilotów na zabawie w Jeżowie. Obdarzona nadmiarem temperamentu młodzież wiejska sprawiła, niczego nie spodziewającym się pojedynczym chłopcom, tęgie lanie.

Termin zakończenia zawodów zbliżał się szybko, a ponieważ nie było nadal nadziei na zmianę pogody, kierownictwo postanowiło jako trzecią konkurencję rozegrać akrobację. Okazało się, że poziom w akrobacji był szalenie nierówny. Właściwie tylko czterech zawodników „kręciło się" na niezłym po-

ziomie. Inna rzecz, że atmosfera, w jakiej odbył się konkurs, była bardzo nerwowa. Każdy wiedział, że wynik akrobacji zdecyduje o ostatecznej klasyfikacji. Wiązanka nie była zbyt trudna, a największe trudności sprawiały wszystkim pętle z przechyleniem o 60° i bezpośrednio po nich następujący wywrót szybki. Wielu, chcąc kręcić ciasno, robili go ze zbyt dużej prędkości i wychodziła im beczka.

W locie ćwiczebnym akrobacja wypadła prawie wszystkim o wiele lepiej i słabe wyniki były raczej skutkiem nieopanowania nerwowego, a nie brakiem odpowiedniego przygotowania. Moralne tortury przeżywał podczas rozgrywania konkurencji Krzysio Trzpil. Jego również zawiodły nerwy i kilku konkurentów miało poważną szansę na wyprzedzenie go. Biedny Krzyś dostał ze zdenerwowania gorączki, lecz zdobycie pierwszego miejsca w ogólnej klasyfikacji wynagrodziło mu tę godzinę strachu. Kierownictwu należą się duże wyrazy uznania za wyjątkowo sprawnie przeprowadzoną konkurencję akrobacji, która zmieściła się w czasie dwu godzin.

Ogółem biorąc zawody, mimo że pogoda nie dopisała, dały nam bardzo dużo satysfakcji, emocji i dużo nas nauczyły. Nastrój panował serdeczny i bardzo koleżeński. Kierownictwo starało się nie tylko o dobrą organizację samych zawodów, lecz dbało także o to, żeby miesiąc ten stał się dla każdego z nas najmilszym przeżyciem.

Pragnę na łamach „Skrzydlatej", w imieniu wszystkich zawodników, podziękować organizatorom, a więc redakcji „Skrzydlatej Polski" i pracownikom Szkoły Szybowcowej w Jeżowie za tę imprezę. Mam wrażenie (że urządzanie częściej podobnych imprez pozwoliłoby na szybsze wyszkolenie wielu bardzo wartościowych zawodników.

Kiedy znowu się spotkamy...

JERZY POMIANOWSKI

WIOSNĄ tego roku, w prowadzonej na łamach „Skrzydlatej" dyskusji o szybownictwie, wiele mówiło się o potrzebie zawodów dla młodych pilotów. Cieszyć się więc wypada, że inicjatywa nasza zdała egzamin w praktyce. W jeżowskiej szkole szybowcowej, której kierownictwo najbardziej wzięło sobie do serca postulaty „Skrzydlatej" o odnowę ducha sportowego w lotnictwie, zorganizowane zostały w lipcu i sierpniu rajdy szybowcowe, a we wrześniu — I Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski".

Pierwszym kłopotem, z którym musieli się uporać organizatorzy I JZS, było wybranie startujących spośród dużej grupy pilotów, którzy zgłosili chęć udziału. Ograniczone możliwości sprzętowe jeżowskiego ośrodka pozwoliły na zaproszenie tylko szesnastu zawodników z siedmiu aeroklubów. Pilotów, których nie byliśmy w stanie zaprosić na naszą imprezę, jeszcze raz przepraszamy i życzymy powodzenia w przyszłym roku. Znaczna liczba zgłoszeń potwierdziła naszą tezę, że **ZAWODY LOTNICZE SĄ NAJBARDZIEJ ATRAKCYJNĄ FORMĄ LATANIA** i przez to potrafią lepiej mobilizować młodzież niż cokolwiek innego. Świadczy o tym też i to, że tylu było chętnych na I JZS, choć piloci sami musieli płacić za dojazd i wyżywienie (proporcjonalnie do wieku). Na przyszłość jednak wydaje nam się konieczne, by na tego rodzaju zawodach wyżywienie było bezpłatne. Nienormalną przecież jest sytuacja na zawodach, w której ludzie społecznie pracujący przez cały dzień (np. piloci holujący) muszą jeszcze w całości pokrywać koszty wyżywienia. Tym bardziej, że szkoły mają na ogół (Jeżów także) oszczędności w tej pozycji budżetowej.

Chciałbym więc podkreślić społeczną postawę i wkład pracy w I JZS: **Tadeusza Popiela** (kierownika zawodów), **Adama Witka** (kierownika sportowego), **Jerzego Popiela)** szefa technicznego i pilota holującego), **Lidii Pazio, Stanisława Porębskiego, Henryka Różalskiego, Władysława Tomkiewicza** i **Cezarego Wasileni** (piloci holujący) oraz **Marii Stryczek, Ryszarda Stefańczyka** i **Marka Koselskiego** (komisja sędziowska).

Już w sprawozdaniu z I JZS (zamieszczonym w poprzednim numerze „SP" starałem się dać wyraz wspaniałej atmosferze zawodów. We wrześniu panował w Jeżowie duch młodości i sportu. Widziałem wiele lotniczych zawodów, ale te mogą chyba być wzorem w zakresie łączenia sportowej rywalizacji z przekształcającym się w prawdziwą przyjaźń — koleżeństwem. W Jeżowie nawet „latarnicy" (tak żartobliwie nazywano pilotów zajmujących ostatnie pozycje), choć pokrzywdzeni przez los, nie tracili pogody ducha. Korzystnie też na „aurę" wpłynął, opracowany przez Adama Zientka, regulamin zawodów. Prosty, zwięzły i konsekwentny — bardzo dobrze spełnił swe zadanie.

Rozegrane konkurencje przelotowe wymagały od pilotów najwyższych kwalifikacji wyczynowych. Krótkotrwałe i bardzo zmienne warunki stwarzały duże trudności w wykonaniu zadania dnia. Zawodnicy nauczyli się w tych dniach bardzo wiele. Każdy z nich przyznawał zgodnie, że w aeroklubie nikt nawet nie pomyślałby o przelotach przy takiej pogodzie — a tu „wyszły" przecież aż trzysetki. O potrzebie odpowiedniej taktyki przekonali się na własnych smutnych doświadczeniach ci, którzy w pierwszej konkurencji polecieli po wyczepieniu w dolinę za startującym na początku Pawlukiem i stracili wiele cennego czasu, nim wrócili nad taśmę startu. Rozmawiałem po przelotach z wieloma pilotami — każdy z nich, dopiero teraz po porównaniu swoich umiejętności z innymi, znajdował wiele braków we własnej taktyce i technice wyczynowego latania. Szkoda więc, że nauki tej było w sumie niewiele, ponieważ pogoda stała się przeszkodą nie do przebycia.

Piloci, którzy znaleźli się w czołówce I JZS, to nasze odkrycie i przyznać się muszę szczerze — nasze nadzieje na przyszłość. Nie mający jeszcze 21 lat Krzysztof Trzpil (1 miejsce), Jan Sójka (2 miejsce), niewiele starsi Michał Siekierzyński, Jerzy Dyczkowski i Andrzej Gawlik — pokazali się z najlepszej strony. Warto, aby za wynikami z Jeżowa, które są dla tych młodych szybowników dobrą wizytówką — przyszły następne w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Jestem pewny, że już wkrótce niektórzy z nich będą z powodzeniem walczyć o miejsca w kadrze. Warto więc, by trener Dankowski zanotował te nazwiska w swym notesiku i przy okazji zagranicznych kontaktów miał je na uwadze.

To co napisałem skłania do dwóch zasadniczych refleksji. Należy kontynuować Jeżowskie Zawody Szybowcowe (w składzie do 25 szybowców), ale przede wszystkim trzeba — oparte o właściwy dobór zawodników i dobry regulamin — **WZNOWIĆ SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW** dla 20—40 młodych pilotów. Doświadczenia I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" wskazują na wszechstronne korzyści takiej imprezy. Do przyszłego sezonu jeszcze wiele czasu i sprawa jest całkiem otwarta — zapraszamy więc do dyskusji: jak, kiedy i gdzie mają walczyć młodzi szybownicy. Tym bardziej, że w przyszłym roku w Jeżowie wolnych miejsc wiele nie będzie. Wszyscy bowiem tegoroczni uczestnicy naszych zawodów umówili się na rewanż właśnie na II JZS.

Do zobaczenia więc na starcie II Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o „Puchar Skrzydlatej".

Michał Siekierzyński — Danuta Sylwanowicz — Jerzy Dyczkowski

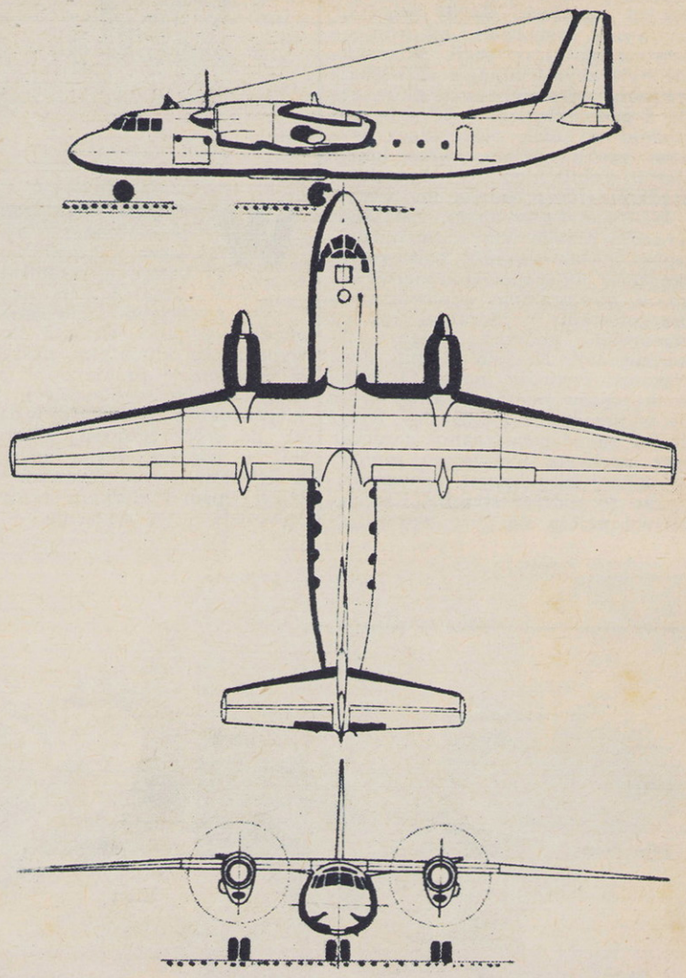
Na szczycie Jeżowa przed konkurencją. Foto: J. Pomianowski (3)

Kierownik I JZS Tadeusz Popiel na odprawie z zawodnikami Foto: M. Siekierzyński (3)

An-24

NOWY RADZIECKI SAMOLOT PASAŻERSKI

RYSZARD KACZKOWSKI



Z końcem bieżącego roku na linie centralne średniego zasięgu o długości 1200—2000 kilometrów „Aerofłot" wprowadza nowy, schodzący z seryjnej budowy nowoczesny turbośmigłowy samolot pasażerski, opracowany przez zespół konstruktorów pod kierunkiem inż. Olega Antonowa.

Pierwsze wzmianki w lotniczej prasie radzieckiej o tej konstrukcji datują się z ubiegłego roku (1960) i już wówczas zapowiadały technicznie wysoką klasę tego samolotu. Od 1960 r. wprowadzono do próbnej eksploatacji prototypowe egzemplarze tej maszyny, badając ją w różnych warunkach klimatycznych według programu prób i badań w locie, przewidzianych dla samolotów pasażerskich. Wynikiem tego trudnego egzaminu było podjęcie seryjnej budowy tej jednostki i jak zapowiada „Aerofłot" — w ostatniej dekadzie tego roku wejdą one do regularnego ruchu pasażerskiego. Wprowadzenie nowych typów samolotów do eksploatacji, budowa i modernizacja lotnisk komunikacyjnych, wyposażonych w ultranowoczesne urządzenia, jak również urządzane corocznie pokazy nowego sprzętu na organizowanych przez „Aerofłot" wystawach lotniczych, znajduje szeroki oddźwięk w radzieckiej i światowej prasie lotniczej.

Coraz częściej pojawiają się też na łamach fachowych zagranicznych periodyków lotniczych, tej np. klasy co angielski „Flight", wypowiedzi i artykuły czołowych przedstawicieli transportu i komunikacji lotniczej Kraju Rad na temat rozwoju i modernizacji lotnictwa komunikacyjnego ZSRR. Należy przy tym podkreślić, że oddane do eksploatacji w okresie ostatnich dwóch lat jednostki, jak AN-10A, AN-14, TU-124 i wchodzący do ruchu AN-24 są równorzędnymi, a nawet przewyższającymi partnerami podobnych typów, eksploatowanych przez światowe towarzystwa lotnicze.

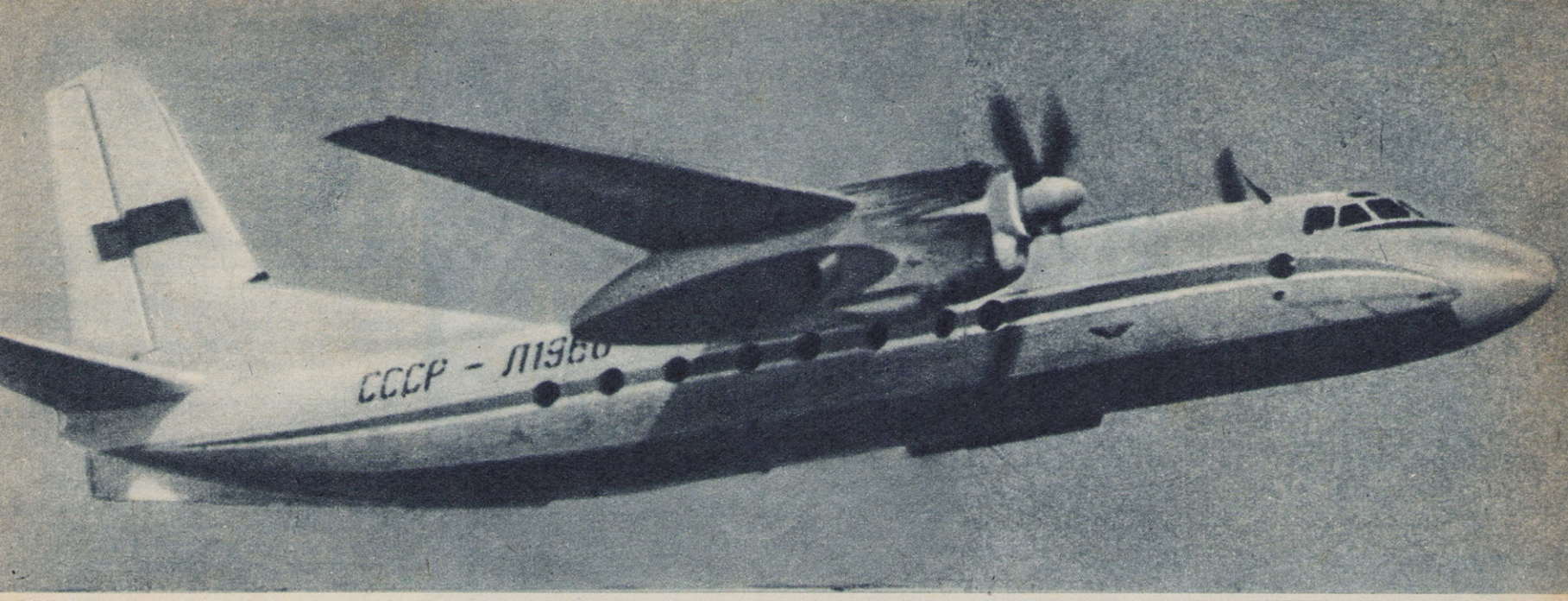
W ślad za prasą radziecką zachodnioniemiecka prasa lotnicza wiele miejsca poświęciła nowemu AN-24, kwalifikując go do klasy samolotów tej marki, co Fokker F27 „Friendship" i Handley Page „Dart Herald". Porównawcze dane lotno-taktyczne tych samolotów z AN-24 wykazują jednak pewną przewagę konstrukcji Antonowa, mimo braku jeszcze niektórych danych liczbowych AN-24, których prasa radziecka nie podała.

W ślad za radzieckimi publikacjami drukowanymi na łamach pism „Krylia Rodiny" i „Graždanskaja Awiacja" przypatrzmy się więc nowej konstrukcji inż. Antonowa:

AN-24 jest wolnonośnym, całkowicie metalowym, dwusilnikowym grzbietopłatem zabierającym na swój pokład 32 do 40 pasażerów w zależności od klasy. Samolot ten przeznaczony jest na średnie trasy o długości 1200—2000 km. Pierwsze eksperymentalne egzemplarze badane były w morderczych warunkach, mających za cel uzyskanie 100% pewności działania urządzeń i pracy całej konstrukcji. Dniem i nocą w warunkach ciężkiej, syberyjskiej zimy, w zamieci śnieżnej, a latem w palących promieniach słońca specjalna ekipa pilotów i inżynierów prowadziła badania i sprawdzała funkcjonowanie poszczególnych urządzeń płatowca i silników. Szczególną uwagę zwrócono na pracę zespołów napędowych, od których w głównej mierze zależy bezpieczeństwo podróżnych i sprawne funkcjonowanie pomocniczych urządzeń płatowca.

AN-24 charakteryzuje się wysokimi własnościami aerodynamicznymi, dobrymi osiągami lotnymi, dużą prędkością, krótkim startem — rzędu 450 m na lotniskach trawiastych i lądowaniem w granicach 350—400 m. Załogę samolotu stanowią trzy osoby personelu technicznolotniczego i jedna obsługi podróżnych (stewardessa).

Port lotniczy Wnukowo. Na płycie stoją (w pierwszym rzędzie): An–10A, An–24 i śmigłowiec Mi–4.
NA ZDJĘCIU WYŻEJ: An–24 w czasie lotów doświadczalnych.



An–24 w chwilę po starcie.

Konstrukcja kadłuba skorupowa, z zastosowaniem w budowie najnowszych osiągnięć technologicznych i konstrukcyjnych. Na szeroką skalę wprowadzono tu konstrukcje przekładkowe (wypełniacze piankowe i ulowe). Klejenie metali, elementy z mas plastycznych i punktowo zgrzewane segmenty ograniczają do minimum tradycyjne nitowanie. Kabiny: pilota i nawigatora wyposażone w szeroki zespół przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i radar. Pozwala to odbywać loty w każdych warunkach meteorologicznych we dnie i w nocy. Kabiny załogi oszklone są wysokowytrzymałościowym szkłem krzemianowym, profilowanym według geometrii kadłuba, a kabiny podróżnych profilowanym szkłem panoramicznym.

Kadłub w okolicy kabin pasażerskich i załogi — hermetyczny, pozwalający utrzymać stałe ciśnienie, i tak: np. na wysokości 10 000 m ciśnienie w kabinie odpowiada ciśnieniu na wysokości 2350 m. Automatyczna regulacja temperatury utrzymuje w zależności od warunków na zewnątrz temperaturę w granicach 17 do 21°C. Pomieszczenia pasażerskie mieszczą w sobie prócz kabiny z 32—40 miejscami podręczny bagażnik, bufet-kuchnię i toaletę. Kadłub w okolicy kabin izolowany jest materiałem żaroodpornym i dźwiękochłonnym, a w samych kabinach oprócz urządzeń wentylacyjnych zainstalowane są pyłochłonne wyciągi. Tapicerka wnętrza zajmuje całą gamę mas plastycznych i polerowanego duralu, co przy starannym doborze barw czyni wesoły i spokojny nastrój całości wnętrza. Fotele o prostej, lekkiej lecz zapewniającej maksimum wygód konstrukcji, z możliwością odchylenia ku tyłowi, zapewniają wygodną podróż nocą. Samolot posiada trójkołowe, wysokiej sprawności podwozie, przystosowane do ciężkich gruntowych pól startowych.

Wypuszczanie i wciąganie podwozia — hydrauliczne. Układ kół podwójny (bliźniaki). Przednia goleń jest sterowana, ułatwiająca manewrowanie samolotem na płycie dworcowej. Amortyzacja podwozia olejowo-azotowa. Przedni zespół wciągany jest w przednią część kadłuba, główne natomiast w gondole podsilnikowe. Tradycyjny już w konstrukcjach inż. Antonowa stał się układ grzbietowy płatu z trójdzielnym podziałem. Część centralna (środkowa), związana konstrukcyjnie z kadłubem i niosąca silniki, wyposażona jest w integralne zbiorniki paliwa. W konstrukcji skrzydeł szeroko zastosowane jest klejenie metalu. Obrys skrzydeł trapezowy, z ujemnym wzniosem na końcach. Krawędzie natarcia wyposażone są w instalację elektrotermiczną (przeciwoblodzeniową).

Wolnonośne usterzenie samolotu, metalowej konstrukcji, składa się z dwóch symetrycznych stateczników poziomych, które wraz ze statecznikiem pionowym wykonano według najnowszych metod klejenia metalu, z zastosowaniem wypełniaczy piankowych i przekładek ulowych.

AN-24 napędzany jest dwoma nowo opracowanymi turbośmigłowymi silnikami AI-24 o mocy 2 000 KM każdy, konstrukcji inż. A. G. Iwczenki. Czterołopatowe śmigła o zmiennym skoku z możliwością przestawienia na ujemne kąty natarcia wykonane są z żywic poliamidowych. Zaznaczyć tu należy, że technologia produkcji śmigieł tego typu jest mocno skomplikowana, a biorąc pod uwagę skrajnie różne warunki pracy śmigieł w temperaturze od —50°C (Syberia) do +40°C (rejony Rosji środkowej) przy wysokiej liczbie obrotów i występujących na końcach łopat naddźwiękowych prędkościach, to śmigła te muszą wykazywać się olbrzymimi własnościami wytrzymałościowymi i wysoką jakością technologiczną.

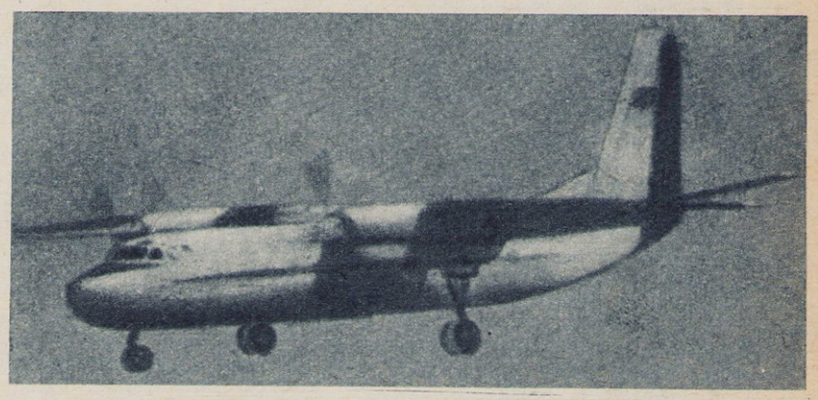
Silnik prawy jest niezależny w zasilaniu paliwem od lewego, co w przypadku awarii jednego z zespołów napędowych nie zagraża bezpieczeństwu w locie.

Samolot może bezpiecznie kontynuować lot na jednym silniku. Śmigło awaryjnego silnika ustawia się samoczynnie w chorągiewkę. Krawędzie natarcia śmigieł i piast wyposażone są w instalację elektrotermiczną.

Dane techniczne:

rozpiętość – 27 m; długość – 24,5 m; wysokość – 9 m; powierzchnia nośna – około 63 m²; ciężar własny – brak danych; ciężar w locie – brak danych; prędkość maksymalna – 560 km/h; prędkość przelotowa – 530 km/h; pułap – 10 000 m; zasięg – 2 000 km.

Porównanie samolotu AN-24 z samolotami typu Fokker F-27 i Handley Page przedstawia tabela (u dołu).



An–24 podchodzi do lądowania.

TABELA PORÓWNAWCZA SAMOLOTU AN–24 Z SAMOLOTAMI TEGO SAMEGO TYPU UŻYWANYMI NA ZACHODZIE

Typ	AN-24	Handley Page „Dart Herald"	Fokker „Friendship" F-27
Silnik	AI-24 2 x 2000 KM	Dart MK 527 2 x 2100 KM	Dart MK 511 2 x 1720 KM
Rozpiętość	27 m	28,76 m	29 m
Długość	24,5 m	21,92 m	23 m
Wysokość	9 m	7,31 m	8,40 m
Pow. nośna	63 m²	82,31 m²	70 m²
Ciężar własny	brak danych	10 740 kG	10 023 kG
Ciężar w locie	brak danych	17 690 kG	17 010 kG
Prędkość max.	560 km/h	440 km/h	436 km/h
Pułap	10 000 m	10 050 m	9 025 m
Zasięg	2 000 km	1 800 km	1 800 km
Ilość pasażerów	32–40	36–47	32–40
Załoga	4	3	3

PAMIĘCI PORUCZNIKA PILOTA STEFANA OKRZEI

Tu dnia 5. IX. 1939 r.
poległ w obronie Ojczyzny
w walce
z hitlerowskim najeźdźcą
porucznik-pilot
STEFAN OKRZEJA
Cześć jego pamięci!
Dowództwo Wojsk Lotniczych
i OPL OK

POWYŻSZEJ treści tablicę marmurową wmurowano w pomnik odsłonięty w niedzielę 24 września 1961 roku koło wsi Kręgi pow. Wyszków.

W uroczystości tej wzięła licznie udział ludność miejscowa i okolicznych wsi, przedstawiciele władz i zakładów pracy z Wyszkowa, najbliższa rodzina poległego, koledzy, delegacja Wojsk Lotniczych i OPL OK na czele z gen. bryg. pil. Romanem Paszkowskim oraz kompania honorowa z pocztem sztandarowym i orkiestrą.

Aktu odsłonięcia pomnika, przy dźwiękach hymnu narodowego, dokonał zastępca przewodniczącego Prezydium Powiatowej Rady Narodowej Józef Nowak.

Następnie przemówienie wygłosił gen. bryg. Paszkowski. Nawiązując do walk lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r. zaakcentował on, iż tragiczne dni z ówczesnej historii narodu polskiego nie powtórzą się. Polska Ludowa stworzyła silne lotnictwo i silną armię, które we współdziałaniu państw obozu socjalistycznego są w stanie dać godny odpór wszystkim tym, którzy mogliby się targnąć na nasze granice na Odrze i Nysie.

Z kolei zgromadzeni wysłuchali w dużym napięciu wspomnień ppłk. pil. Witolda Łokuciewskiego, który był podwładnym i jednocześnie kolegą por. Okrzei. Razem z nim, od pierwszego dnia napaści hitlerowskiej na Polskę, będąc w składzie Brygady Pościgowej odpierał uderzenia lotnictwa niemieckiego na Warszawę. W walkach tych por. Okrzeja zestrzelił jeden samolot hitlerowski. Wspominając o jego ostatnim locie mówca zaznaczył:

„Piątego września w godzinach popołudniowych z lotniska Zielonka wystartował klucz samolotów P-11. Porucznik Okrzeja jako prowadzący, ja — leciałem po prawej stronie, a plut. Lech po lewej. W rejonie Wyszkowa na wysokości 4000 m spotkaliśmy grupę niemieckich samolotów składającą się z 9 bombowców Dornier-215 lecącą kursem na Warszawę. Zadaniem naszym było nie dopuścić bombowców do stolicy. Mając przewyższenie do 500 m przeszliśmy do ataku od tyłu i z odległości 200 m otworzyliśmy ogień z karabinów maszynowych do ostatniej trójki bombowców. Wtem strzelcy tylni Dornierów otworzyli ogień do nas. Widziałem jak pociski smugowe przelatywały nad samolotem por. Okrzei i moim. Mimo tego trójka nasza utrzymywała się z tyłu i nieprzerwanie ostrzeliwała samoloty nieprzyjacielskie. W wyniku naszego ataku szyk bojowy bombowców rozluźnił się, co było oznaką, że za chwilę rozpoczną jakiś manewr.

W pewnym momencie z samolotu por. Okrzei zaczął wydobywać się czarny dym, potem odleciało prawe skrzydło i samolot opadł korkociągiem do ziemi. Uprzytomniłem sobie, że por. Okrzeja został trafiony, nie wiedziałem tylko czy śmiertelnie. W tym samym czasie Dorniery w rozluźnionym zgrupowaniu zawróciły w kierunku północnym, a jeden z nich, pozostając w tyle ze smugą dymu, zakończył lot przymusowym lądowaniem w okolicach Pułtuska. Klucz nasz zadanie wykonał. Wyprawa bombowa hitlerowskiej Luftwaffe zawróciła przed dolotem do Warszawy, zostawiając po drodze jeden swój samolot".

W tym czasie gdy ppłk Łokuciewski kończył swe wspomnienia, nad pomnikiem przeleciała dwukrotnie trójka naddźwiękowych samolotów odrzutowych, które prowadzili: kpt. Majewski, kpt. Pawlikowski i por. Śliwak.

Następnie pamięć por. Okrzei uczczono jednominutową ciszą, a kompania wojska oddała salwę honorową. Przy dźwiękach „Marsza lotników" u stóp pomnika złożyła wieniec delegacja Wojsk Lotniczych i OPL OK oraz wiele wieńców i wiązanek kwiatów złożyły szkoły, organizacje i instytucje. Z kolei delegacje wraz z orkiestrą udały się na cmentarz do Wyszkowa, gdzie złożyły również wieńce na grobie por. Okrzei.

Uroczystość zakończyła się przyjacielskim spotkaniem przedstawicieli władz powiatowych z rodziną poległego i jego kolegami oraz z delegacją Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Tyle odnośnie przebiegu uroczystości związanej z odsłonięciem pomnika. Dla uzupełnienia jednak relacji — parę jeszcze szczegółów.

Por. pil. Stefan OKRZEJA urodził się 24 kwietnia 1907 r. w Warszawie, na Pradze, przy ul. Wołowej nr 31 w rodzinie robotniczej.

Ojciec jego Walenty pracował jako dróżnik kolejowy; zmarł w latach 20-tych. Najstarszy brat pilota o tym samym imieniu — Stefan, zamordowany został na Cytadeli Warszawskiej za udział w rewolucji 1905 roku. Nie żyją także jego bracia — Władysław, Michał i Wacław; ten ostatni zmarł w 1955 r. (był monterem w elektrowni). Matka zaś — Helena, zmarła w 1953 roku; za życia otrzymywała ona rentę z KC PZPR i zamieszkiwała ostatnio przy ul. Walecznych 15.

Z najbliższej rodziny Stefana Okrzei pozostały siostry: Kazimiera, Marta i Jadwiga oraz żona Zofia i córka Anna — Ewa. Córka por. Okrzei studiuje medycynę, żona zaś Zofia Okrzejowa-Gerlach (Gerlach — to nazwisko jej obecnego męża) pracuje w Centrali Wynajmu Filmów.

Jeśli chodzi o Stefana Stanisława Okrzeję, to w 1925 r. przeszedł on ze Szkoły Rzemieślniczej im. M. Konarskiego w Warszawie do Cywilnej Szkoły Pilotów w Poznaniu, którą ukończył w 1926 roku z dyplomem pilota turystycznego. Tegoż roku 1 września wstąpił ochotniczo do 2 pułku lotniczego w Krakowie, gdzie po przeszkoleniu został pilotem wojskowym.

W 1927 r. przeniesiono go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie na etat instruktora-pilota. W 1931 r. Okrzeja został przyjęty do Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy, którą ukończył z wynikiem pomyślnym 5 sierpnia 1934 roku. 15 sierpnia tegoż roku awansowano go do stopnia podporucznika i wcielono do 6 pułku lotniczego we Lwowie. Następnie otrzymał przeniesienie do 1 pułku lotniczego na Okęcie w Warszawie i awansowany został do stopnia porucznika (prawdopodobnie w 1938 roku). W służbie wyróżniał się odwagą, talentem i pasją latania.

W momencie wybuchu wojny w 1939 r. był na stanowisku zastępcy d-cy 112 eskadry wchodzącej w skład III dywizjonu Brygady Pościgowej, osłaniającej Warszawę przed nalotami niemieckimi.

W dniu 5 września 1939 r., oprócz celnego trafienia jego samolotu, nieprzyjaciel najprawdopodobniej śmiertelnie ugodził swym pociskiem również por. Okrzeję w kabinie, gdyż na ziemi stwierdzono u pilota przestrzał głowy.

Zwłoki pilota pochowano na miejscu wypadku koło wsi Kręgi, pow. Wyszków, przy drodze z Wyszkowa do Serocka. Jeszcze w listopadzie 1939 roku znajdował się tam także jego rozbity samolot. W wyniku starań żony Zofii zwłoki Stefana Okrzei na początku 1940 roku ekshumowano do grobowca rodziny Leskich na cmentarzu w Wyszkowie. Niemcy zgodzili się na ekshumację, jednak zabronili kategorycznie umieszczenia nazwiska pilota na grobowcu.

Jakkolwiek zwłoki pilota zostały ekshumowane, to jednak miejscowe społeczeństwo nie zapomniało o jego walce i ofierze młodego życia jaką złożył w obronie Ojczyzny. Na miejscu tragicznego wypadku usypano po wojnie kopiec i tam przeważnie dzieci Szkoły Podstawowej w Kręgach składały wiązanki kwiatów. Postanowiono następnie po wsze czasy ugruntować jego pamięć, wystawiając mu pomnik.

Z inicjatywy kierowniczki szkoły Anny Ragu utworzono Komitet Budowy Pomnika. Następnie z utworzonego funduszu społecznego zakupiono plac naprzeciwko kopca i zaczęto gromadzić materiał.

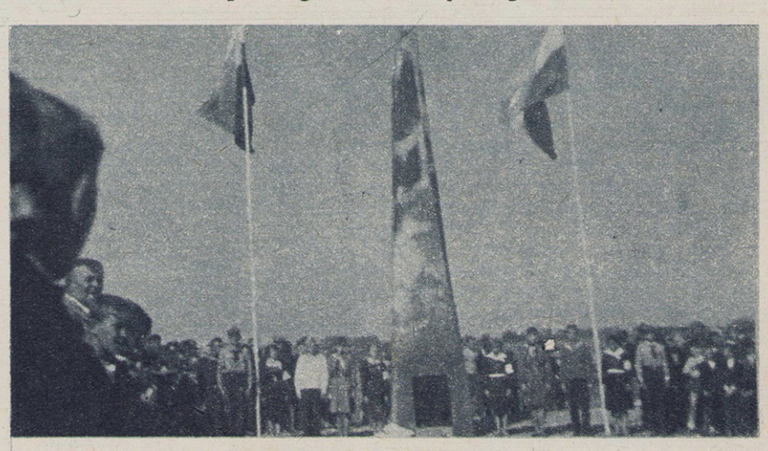
Wysiłki Komitetu Budowy Pomnika w Kręgach znalazły uznanie i poparcie w Komitecie Powiatowym PZPR i Prezydium Powiatowej Rady Narodowej oraz we władzach wojewódzkich i w Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Projekt pomnika opracował w czynie społecznym inż. architekt Władysław Frycz z Wojewódzkiego Biura Projektów w Warszawie. Wykonawstwem zaś prac zajęło się Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane w Wyszkowie.

Tablicę pamiątkową na pomnik ufundowało Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK.

W ten sposób wystawiono pomnik przede wszystkim dzięki inicjatywie i wysiłkom miejscowego społeczeństwa, kierownictwa szkoły, władz partyjnych i terenowych.

kpt. mgr IZYDOR KOLIŃSKI



Pomnik wystawiony koło wsi Kręgi dla uczczenia pamięci por. pil. Stefana Okrzei. Wyżej: Stefan Okrzeja. **Foto autora**

NA SPOTKANIE ZIEMI

TADEUSZ MALINOWSKI

BYŁEM w 1959 roku na Gocławiu, gdzie z niesłabnącą uwagą śledziłem przebieg zawodów. Do ostatniej chwili ważyły się losy nowego mistrza Polski. Obserwowałem uważnie Jana Cierniaka. Widziałem jak lądował w odległości 7,10 metra od środka krzyża, zapewniając sobie tym właśnie skokiem ostateczne zwycięstwo. Pobiegłem mu pogratulować i zastałem niezadowolonego sportowca mówiącego:

— Siedem metrów, to całkiem źle. Gdyby nie zmiana kierunku wiatru, mógłbym siadać o wiele bliżej...

Wtedy na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego pojedynek sportowy toczył się w obsadzie międzynarodowej — startowali zawodnicy bułgarscy, którzy rywalizowali o pierwsze miejsca z naszymi czołowymi skoczkami. W ogólnej punktacji spadochroniarze nasi zajęli lepsze lokaty.

Byłem ubiegłego roku w Ostrowie Wielkopolskim. Jakkolwiek spodziewano się dużego sukcesu Cierniaka, to jednak jego błyskotliwe i w żadnej mierze nie przypadkowe osiągnięcia stawały się wydarzeniami na wielką skalę. Bo każde jego zwycięstwo mogło być tematem do rozważań. A przecież Jan Cierniak takich zwycięstw miał aż trzy. Wszystkie trzy rozegrane konkurencje stały się jego łupem. Te trzy pierwsze miejsca Cierniak zajął lekko, zdawać by się mogło bez wysiłku. Po prostu skakał i uzyskiwał najlepsze wyniki dnia. Obronił tytuł mistrza Polski, otrzymał puchar i szczęśliwy wrócił do Krakowa, gdzie zgotowano mu serdeczne przyjęcie.

Drugie miejsce uzyskał Roman Lewandowski, który tego samego roku na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bułgarii wywalczył najlepsze miejsce spośród uczestniczących tam zawodników naszego kraju. Startująca w Ostrowie spadochroniarka krakowska Antonina Chmielarczyk zdobyła w klasyfikacji kobiecej po raz trzeci tytuł mistrzyni Polski.

W tym roku byłem w Rzeszowie, aby zobaczyć jeszcze jedno zwycięstwo Cierniaka. Czy się zmienił? Patrzyłem na niego z zachwytem. Nie obrósł tak jak inni w piórka, nie uderzyła mu do głowy woda sodowa. Gdyby ktoś go nie znał, nie przypuszczał by, że wśród czterdziestu pięciu zawodników znajduje się najlepszy polski skoczek i jednocześnie mistrz akrobacji spadochronowej.

Gdy rozmawiałem z nim po trzech rozegranych konkurencjach, stwierdził, że musi koniecznie skrócić czas wykonywania akrobacji i polepszyć celność lądowania. Aczkolwiek mówił o tym w sposób prosty i zwięzły, nie siląc się na zawikłanie i upiększanie omawianej sprawy, z jego słów biło rozumowanie asa spadochronowego, rozumowanie poparte dziesięcioletnim doświadczeniem. W takie rozumowanie trudno wątpić, z takim rozumowaniem trudno się nie zgodzić.

Trzy postacie spadochroniarstwa polskiego: Jan Cierniak, Roman Lewandowski i Antonina Chmielarczyk stoją według mnie niezaprzeczalnie wyżej nad innymi, ponieważ są wspaniałym potwierdzeniem silnej woli zwycięstwa, koronującej systematycznie prowadzony trening.

AKROBACJA NAD JASIONKĄ

Jasionka to lotnisko, gdzie przeprowadzono tegoroczne VII z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Polski, których gospodarzem był Aeroklub Rzeszowski. W zawodach uczestniczyło 45 skoczków, w tym 4 kobiety, z 16 aeroklubów regionalnych. Wśród nich znajdowało się 4 sportowców zagranicznych: dwóch z Jugosławii i dwóch z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Uroczystość otwarcia mistrzostw nastąpiła dnia 17 września br. na Jasionce. Przemówienie inauguracyjne wygłosił przewodniczący komitetu honorowego mistrzostw, I sekretarz KW PZPR Władysław Kruczek. Prawie dwugodzinnym pokazom lotniczym przyglądało się ponad 20 000 osób.

Następnego dnia rozegrano akrobację spadochronową. Były to dwa skoki z wysokości 2 000 metrów z opóźnieniem 25—30 sekund. W czasie spadania zawodnik obowiązany był wykonać poprawną wiązankę figur.

A więc przede wszystkim: jak wygląda taka akrobacja spadochronowa?

Wyobraźmy sobie, że lecimy samolotem An-2, na pokładzie którego znajdują się zawodnicy mający wykonywać akrobację. Wysokościomierz w kabinie zawodników wskazuje 2 000 metrów. Maszyna leci równolegle do wyłożonej na lotnisku strzały z białych płócien. Skoczek wychyla się przez drzwi samolotu i obserwuje strzałę. Wreszcie następuje moment, w którym decyduje się na skok. Oddziela się więc od samolotu i spada płasko, twarzą do ziemi. Od tej sekundy musi nie tylko utrzymać płaski styl spadania, ale obserwować strzałę, ponieważ w chwili oddzielania się od samolotu otrzymuje z ziemi jeden z trzech sygnałów. Każdy z tych sygnałów dotyczy innego rodzaju wiązanki, jaką winien wykonać. Na obserwację ziemi, zastanowienie i przygotowanie się do rozpoczęcia akrobacji ma bardzo mało czasu — bo jedynie pięć sekund. Po tych pięciu sekundach znak na ziemi zostaje skasowany, a skoczek spadający z dużą prędkością rozpoczyna wykonywanie akrobacji.

Powróćmy na chwilę na ziemię. Wyłożona na lotnisku strzała ma dwa ruchome ramiona. One to umożliwiają obsłudze przekazanie spadającemu skoczkowi trzech różnych sygnałów. I tak: lewe ramię oznaczało pierwszą wiązankę, prawe ramię drugą wiązankę, a oba ramiona trzecią wiązankę figur.

Oczywiście poszczególny uczestnik mistrzostw znał układ figur każdej z trzech wiązanek. Nie wiedział on jednak do ostatniego momentu, którą z trzech obowiązujących wiązanek będzie musiał wykonać. Dopiero, gdy znalazł się poza samolotem, otrzymywał sygnał z ziemi.

Ale obserwujemy skoczka spadającego równolegle do znajdującej się na lotnisku strzały. Z ziemi podano mu sygnał przez wyłożenie prawego ramienia. Oznaczało to, iż powinien wykonać drugą wiązankę figur. Wreszcie minęła piąta sekunda: prawe ramię znika — pozostaje jedynie sama strzała. Skoczek zaczyna kręcić: najpierw jedną spiralę w prawo, następnie jedną spiralę w lewo. Wreszcie robi salto, czyli pętlę, po czym wykonuje jedną spiralę w prawo i jedną w lewo. Całą wiązankę zawodnik kończył saltem. Między 25 a 30 sekundą skoczek otwiera spadochron i zaczyna wolno opadać ku ziemi.

CIĄG DALSZY NA STR. 10

Spadochron wieloszczelinowy, na którym startowali nasi goście z Jugosławii — Mladen Milicević i Dimitrije Vujović.

NA SPOTKANIE ZIEMI

CIĄG DALSZY ZE STR. 9

Poprawność akrobacji oceniali za pomocą lunet trzej sędziowie znajdujący się w trzech różnych punktach obserwacyjnych. Oni to klasyfikowali poziom akrobacji poszczególnych zawodników i przydzielali im odpowiednią ilość punktów.

Przy tej okazji warto dodać, że każda wiązanka figur dla mężczyzn składała się z czterech spiralnych obrotów o 360° oraz dwóch salt do tyłu (przez plecy). Kobiety natomiast wykonywały cztery spirale i tylko jedno salto.

Tyle w telegraficznym skrócie o akrobacji, będącej nowym kierunkiem współczesnego sportu spadochronowego.

Przebieg akrobacji spadochronowej, którą rozegrano w ciągu jednego dnia, wykazał u zawodników niski poziom jej opanowania. Ocena ta dotyczy zarówno kobiet jak i mężczyzn. Jedynie Jan Cierniak swoimi klasycznymi i szybkimi wiązankami zaprezentował bardzo wysoki poziom akrobacji, obecnie trudny do osiągnięcia przez innych skoczków polskich. Trudny dlatego, iż akrobacja wymaga systematycznego i dłuższego treningu. Figury wykonane przez Cierniaka charakteryzowały się precyzją, płynnością, szybkością i co najważniejsze wysoką techniką. Śmiem twierdzić, że Cierniak uzyskał już poziom międzynarodowy i pod tym względem może śmiało rywalizować z najlepszymi skoczkami świata.

Czy poza Cierniakiem byli zawodnicy zwracający na siebie uwagę, powiedzmy ci którzy rokują nadzieje na przyszłość? Niewątpliwie tak. Przede wszystkim są to skoczkowie młodzi.

Ale zastanówmy się nad ogólną sytuacją w tabeli z tej konkurencji. Na 41 zawodników polskich sklasyfikowanych zostało 35. Za każdą wiązankę można było uzyskać 180 pkt., nie licząc punktów dodatkowych, czyli za dwie wiązanki 360 pkt. W tych granicach mieściło się jedynie 10 skoczków, a jeśli pominiemy Cierniaka oraz dwóch zawodników zagranicznych — pozostanie nam jedynie 7 spadochroniarzy. Innymi słowy: tylko siedmiu skoczków reprezentowało dobry poziom akrobacji. Byli to: Czerwonka, Kulesza, Cajzner, Robak, Zalasiński, Sobczyk i Ligocki. Natomiast w ramach 70% pkt przewidzianych regulaminem można by jeszcze dodatkowo zakwalifikować do tej grupy 6 skoczków (Molik, Gargała, Kuliś, Burnagiel i Stryjak). Razem będziemy mieli 13 skoczków w Polsce reprezentujących dość dobrą akrobację, o dwóch poziomach: wyższym (7) i niższym (6). Pozostałych 28 skoczków trudno brać pod uwagę, ponieważ nie zdobyli oni minimum 70% pkt. uprawniających ich do udziału w mistrzostwach Polski.

Wyniki III konkurencji (akrobacja spadochronowa) rozegranej 18 września (dwa skoki z 2 000 m): **1. Jan Cierniak — 447,5 pkt, 2.** Stefan Czerwonka — 405 pkt, 3. 3. Mladen Milićević (Jugosławia) — 401 pkt, 4. Edward Kulesza — 394 pkt, 5. Roman Cajzner — 383,5 pkt, 6. Czesław Robak — 381,5 pkt, 7. Andrzej Zalasiński — 377,5 pkt, 8. Jerzy Sobczyk — 368,5 pkt, 9. Ryszard Ligocki — 368 pkt, 10. Wolfgang Lake (NRD) 362 pkt, 11. Janusz Molik — 322,5 pkt, 12. Bolesław Gargała — 324 pkt, 13. Jan Kuliś — 307,5 pkt, 14—15. Jan Burnagiel i Ryszard Kosina — 294 pkt. 16. Jan Stryjak — 280 pkt: KOBIETY: 1. Antonina Chmielarczyk — 286 pkt, 2. Maria Puchar — 280 pkt, 3. Maria Wojtkowska — 267,5 pkt.

Ląduje Andrzej Zalasiński z Krakowa (4 miejsce), mający na swym koncie spadochronowym 345 skoków z samolotu.

SKOKI NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA

Następnego dnia przeprowadzono kolejną konkurencję: trzy skoki z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Punktowano dwa skoki najlepsze (po 100 pkt za skok — razem 200 pkt).

Należy stwierdzić z uznaniem, iż celność lądowania naszych skoczków ulega z każdym rokiem widocznej poprawie, zresztą poprawa ta osiąga jedynie stopniowo granice, których nawet w najbliższej przyszłości nie będzie można jeszcze całkowicie uzyskać (powiedzmy średnią odległość rzędu 1—2 metrów od środka koła u co najmniej połowy zawodników). Twierdzenie swoje opieram na poczynionych obserwacjach i rozmowach ze skoczkami.

Gdzie tkwi zasadniczy błąd w lądowaniu na celność? Przede wszystkim w tym, iż ogromna większość sportowców lądowała jedynie na oko, bez najmniejszego obliczenia. W takim razie dlaczego większość zawodników uzyskała dość dobre wyniki? Wydaje mi się, że część sukcesów skoczków w celności lądowania należy przypisać pilotom wyważcym, Ciułowskiemu i Kubiakowi, którzy w tej dziedzinie zdobyli ogromne doświadczenie. Mieliśmy już wiele przykładów na to, że pilociwywożący i jednocześnie wyrzucający na swoją komendę zawodników udowodnili w sposób nie budzący wątpliwości, iż skoczek bez sterowania spadochronem może lądować w ramionach krzyża, a w najgorszym przypadku w odległości około 20 m od niego.

Wyniki I konkurencji (19 września): **1. Roman Cajzner — 194,21 pkt, 2.** Andrzej Kolatorski — 192,51 pkt, 3. Ryszard Kosina — 192,4 pkt, 4. Bolesław Gargała — 190,5 pkt, 5. Paweł Lipowczan — 190,47 pkt, 6. Jerzy Radomski — 189,77 pkt, 7. Janusz Molik — 189,77 pkt, 8. Stefan Czerwonka — 189,60 pkt, 9. Ryszard Kuś — 188,69 pkt, 10. Jerzy Sobczyk — 187,67 pkt, 11. Edward Kulesza — 185,02 pkt, 12. Jan Cierniak — 185,02 pkt. KOBIETY: 1. Maria Puchar — 189,71 pkt, 2. Maria Wojtkowska — 180,61 pkt, Romana Skatulska — 174,94 i 4. Antonina Chmielarczyk — 173,9 pkt.

W ramach trzeciej i ostatniej konkurencji rozegrano trzy skoki z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 15—20 sekund przy czym od momentu odejścia od samolotu należało utrzymać płaską pozycję w czasie spadania. Oczywiście były to skoki na celność lądowania. (Punktacja: styl 2 x 100 + celność 2 x 100; razem 400 pkt).

Konkurencję tę zdecydowanie wygrał pięknymi lądowaniami skoczek Aeroklubu Śląskiego Augustyn Konior (0,90 m i 0,50 m). Wynik ten byłby nowym rekordem Polski, gdyby kierownictwo mistrzostw pomyślało wcześniej o zainstalowaniu barografów na samolotach.

Losy zwycięzcy tej konkurencji ważyły się do ostatniej niemal chwili. Dwóch skoczków miało najwięcej szans na zdobycie pierwszego miejsca: Gargała i Konior. Gargała w pierwszym skoku lądował w środku krzyża, za co otrzymał — jako jedyny skoczek na tegorocznych mistrzostwach — 100 pkt, natomiast Konior uzyskał odległość 0,90 m. Drugi skok Gargały był gorszy (3,34 m), tak iż z niecierpliwością czekano na skok Koniora. Wreszcie pojawił się w powietrzu, zbliżył do koła, przymierzył i tuż przed zetknięciem się z ziemią wykrzyknął:

— Wygrałem konkurencję!

Miał rację. Po zmierzeniu odległości okazało się, iż wynosi ona 0,50 m. Augstyn Konior ma na swym koncie 226 skoków i jest tegorocznym mistrzem spadochronowym Wojsk Powietrzno-Desantowych.

Poziom spadania zawodników dobry, a celność lądowania na poziomie poprzedniej konkurencji.

Wynik II konkurencji (20 września): **1. Agustyn Konior — 398,6 pkt, 2.** Bolesław Gargała — 396,66 pkt, 3. Andrzej Zalasiński — 393,06 pkt, 4. Leon Nazarewski — 390,78 pkt, 5. Mladen Milićević — 390,2 pkt, 6. Ryszard Kosina — 389,64 pkt, 7. Woj-

Trzy „babki" z Warszawy. Siedzą od lewej: Maria Wojtkowska, Romana Skatulska i Maria Puchar.

Mistrz Polski Jan Cierniak

2 miejsce Stefan Czerwonka

3 miejsce Roman Cajzner

Mistrz WFD Augustyn Konior

ciech Małota — 388,73 pkt, 8. Roman Cajzner — 388,43 pkt, 9. Zbigniew Frankowski — 386,53 pkt, 10. Jan Cierniak — 385,06 pkt. KOBIETY: 1. Maria Puchar — 386,38 pkt, 2. Antonina Chmielarczyk — 377,5 pkt, 3. Maria Wojtkowska — 362,62 pkt, 4. Romana Skatulska — 265,2 pkt.

W wyniku trzech rozegranych konkurencji **Spadochronowym Mistrzem Polski na rok 1961 został Mistrz Sportu Jan Cierniak z Krakowa (1 017,14 pkt),** przed Stefanem Czerwonką z Krosna (972,04) i Romanem Cajznerem ze Strzebielina (966,14 pkt). Wyniki uzyskane przez wszystkich zawodników podaliśmy w poprzednim numerze.

„TOŚKA" DOPIERO DRUGA

Trzykrotna mistrzyni Polski Antonina Chmielarczyk — „Tośka", sklasyfikowana została dopiero na drugim miejscu, ze względu na słabe skoki celnościowe, dzięki którym trzykrotnie zajmowała pierwszą lokatę wśród kobiet w latach ubiegłych. Chmielarczyk, będąca od początku w kadrze narodowej, zawsze walczyła z dużym powodzeniem i wielokrotnie zdobywała wyższe oceny punktowe od mężczyzn. Tego roku „zgubiły" ją skoki na celność lądowania. Siadała zbyt daleko od krzyża, aby po raz czwarty obronić tytuł mistrzowski. Jej rywalką była Marysia Puchar z Warszawy, która zdobyła pierwsze miejsce (856,09 pkt). „Tośka" wywalczyła drugą lokatę (837 pkt), a Maria Wojtkowska trzecią (810,12 pkt).

Sukces Marii Puchar nie był przypadkowy. Dwukrotnie odniosła zwycięstwo w konkurencjach celnościowych i tylko sześć punktów zabrakło jej, aby wygrać akrobację spadochronową.

W porównaniu do lat ubiegłych, w sposób widoczny obserwuje się wzrost poziomu techniki skoku u kobiet. Nie znaczy to, aby nie zorganizować w najbliższej przyszłości — powiedzmy na wiosnę — specjalnego obozu, czy też kursu spadochronowego, wyłącznie dla kobiet. Kadra kobieca bowiem staje się coraz mniej liczna i dlatego warto już dzisiaj pomyśleć o jej powiększeniu. Jednym słowem — stwórzmy szerokie możliwości młodym, zasługującym na to spadochroniarkom. W tej sprawie czekamy na odpowiednią decyzję.

OKAZJA ZA DARMO

Wydaje się, że jeszcze nie tak dawno patrzyliśmy na skok ze spadochronem jak na ciekawy i emocjonujący numer cyrkowy, jak na pewnego rodzaju sensację w dziedzinie sztuki akrobatycznej. Wtedy uważaliśmy człowieka dokonującego skoki ze spadochronem za interesującego sztukmistrza, któremu do pewnego czasu dopisuje szczęście, lub niekiedy za ryzykanta-sportowca nie mającego nic do stracenia.

A dzisiaj? Czyżby skoki nie były zupełnie interesujące? W Rzeszowie, na przykład, nie interesowano się za wiele skokami od strony propagandowej. Mam w tym przypadku na myśli młodzież szkolną, członków kół lotniczych i drużyny harcerskie — jednym słowem wycieczki młodzieży na lotnisko. Takich wycieczek można było zorganizować na Jasionkę co najmniej dwadzieścia i to nie tylko z samego Rzeszowa. Można było wysłać nawet do szkół zaproszenia w rodzaju: „Jadąc do muzeum w Łańcucie, prosimy odwiedzić lotnisko na Jasionce, cały dzień skoki spadochronowe, do dyspozycji wycieczki oddajemy specjalnego przewodnika lotniczego". Myślę, iż trudności z przyjęciami na szkolenie byłyby mniejsze w najbliższym sezonie.

Dawniej wokół jednego skoku spadochronowego robiono wiele hałasu, ludzie tratowali się, aby obejrzeć śmiałka; dzisiaj czyni się tak mało i nieudolnie w tym kierunku, iż nie chce się wierzyć, aby dość atrakcyjny sport jakim jest spadochroniarstwo stał się zupełnie nieciekawy, szczególnie dla młodzieży. A przecież ta właśnie młodzież w Rzeszowskiem, w swej większości, nie widziała na własne oczy spadochronu.

DO ZOBACZENIA ZA ROK

Poziom sportowy zawodników, szczególnie czołówki, w porównaniu do roku ubiegłego wyraźnie się podniósł. Dotyczy on przede wszystkim tych skoczków, którzy przebywali na obozach przygotowawczych, a więc mieli szersze możliwości treningowe niż w aeroklubach. Ogólnie trzeba stwierdzić, że styl spadania u większości skoczków był już poprawny i nieco lepsza celność lądowania. Gorzej natomiast sprawa przedstawiała się z akrobacją. Chcąc ją jednak dobrze wykonywać — trzeba trenować. A trenować w aeroklubach nie zawsze można. Należy sądzić, że i ta sprawa znajdzie jakieś szczęśliwe rozwiązanie w najbliższym czasie.

Spośród zawodników zagranicznych na wyróżnienie zasługiwał Jugosłowianin Mladen Milićević (709 skoków), wielokrotny reprezentant swego kraju na zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, który uzyskał 970,42 pkt oraz Niemiec Wolfgang Laue (NRD). Ten ostatni zdobył 915,11 pkt (380 skoków). Dwaj pozostali uczestnicy mistrzostw Dietler Struber (NRD) mający na swym koncie 151 skoków (736,02 pkt) oraz Dimitrije Vujović (Jugosławia) — 674,51 pkt (305 skoków) byli zawodnikami mniej doświadczonymi od swoich kolegów.

W czwartek 21 września Rzeszowskie Przedsiębiorstwo Budowlane przy współudziale Rzeszowskich Zakładów Przetwórstwa Owocowego zorganizowało ze skoczkami zagranicznymi spotkanie, które upłynęło w serdecznej atmosferze. Nasi goście zagraniczni otrzymali piękne upominki.

Tego samego dnia uczestnicy mistrzostw zwiedzili zaporę wodną na Sanie w Nyczkowicach (150 km od Rzeszowa), a w sobotę muzeum w Łańcucie. O historii zamku i ciekawostkach pałacowych opowiadała bardzo interesująco Zdzisława Wesołowska — przewodniczka PTTK nr 24.

Mistrzostwa w Rzeszowie udały się, konkurencje rozegrano w rekordowym tempie — w ciągu trzech dni. Przyczyniła się do tego przede wszystkim ładna, słoneczna pogoda. Gospodarze mistrzostw dołożyli wszelkich starań, aby wypadły one jak najbardziej okazale.

Na szczególne uznanie zasługuje fakt zorganizowania zakończenia mistrzostw na stadionie sportowym „Stali" w obecności około 30 tysięcy osób. Było to wydarzenie bez precedensu w historii powojennego spadochroniarstwa, aby zakończeniu mistrzostw przyglądało się jednocześnie aż tylu widzów. I jeśli ktoś chciałby doszukiwać się drobnych mankamentów w organizacji mistrzostw, to ich uroczyste zakończenie na stadionie „Stali" było sukcesem mogącym wybaczyć niedociągnięcia skierowane pod adresem gospodarzy.

Za ten sukces należą się szczególne gratulacje dla Aeroklubu Rzeszowskiego i jego wiceprezesa **Romana Przepióry.** Należy sobie życzyć, aby i w przyszłości zakończenie mistrzostw było tak uroczyste i tak dostępne dla wszystkich, aby w przyszłych latach — tak jak i w tym roku po raz pierwszy — trzej najlepsi skoczkowie stanęli na podium i aby właśnie z tego miejsca mogli odebrać zdobyte nagrody.

Lata lecą, w sporcie spadochronowym następują zmiany na lepsze. Mimo iż dokonują się jeszcze zbyt wolno, to jednak możemy się z nich cieszyć.

Do zobaczenia za rok!

TADEUSZ MALINOWSKI

Mistrzostwa obfitowały w rozmaite lądowania, począwszy od karkołomnych, a skończywszy na zupełnie przyzwoitych i poprawnych. Cóż, walka sportowa była zacięta i toczyła się o każdy centymetr. Na zdjęciu fragment jednego z lądowań w pobliżu krzyża.
Foto: T. MALINOWSKI (9)

Mistrzyni sportu Maria Wojtkowska i Jugosłowianin Mladen Milicević podczas rozmowy na lotnisku Jasionka.
Foto: T. MALINOWSKI (10)

KĘTRZYN STAJE SIĘ LOTNICZY

W drugą niedzielę września Aeroklub Warmińsko-Mazurski urządził w Kętrzynie pokazy lotnicze z okazji Dni Lotnictwa. Początek pokazów planowany był na godzinę 11.00, ale już od rana na lotnisko ciągnęły tłumy.

Mimo dość skromnego programu, publiczność z zachwytem obserwowała rzadko widziane ewolucje. Efektownie wypadł pokaz sprzętu lotnego na ziemi. Bardzo podobał się zebranym kilkudziesięciominutowy pokaz modeli na uwięzi. Pokazy zakończyły loty pasażerskie.

★

Plon pokazów wrześniowych będzie chyba zbierał Ośrodek Szybowcowy Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Kętrzynie. Tak bowiem zwie się oficjalna filia AW-M na tym terenie, która rozpoczęła swoją działalność w kwietniu bieżącego roku. Kętrzyn, leżący w rejonie wielkich jezior, liczy obecnie około 17 tysięcy mieszkańców. Mieści tu się 5 szkół średnich: Liceum Ogólnokształcące, Technikum Ekonomiczne i 3 technika zespołu szkół rolniczych w pobliskim Karolewie (około 600 uczniów). Społeczny Zarząd Ośrodka, który samorzutnie powstał w Kętrzynie, przystąpił od razu do pracy. Przewodniczący zarządu – dyrektor zespołu szkół rolniczych inż. Frys, prezes PSS-u Józef Zastępowski, sekr. prop. KP PZPR Ryszard Głąb, I sekr. KM – Pałasiński i inni wykazali sporo umiejętności gospodarczych. Dzięki ich inicjatywie znalazł się materiał na adoptowanie baraku na prowizoryczny hangar. (Swoją drogą dość egzotycznie wygląda hangar z dobudówką na... nos szybowca, gdyż nie mieści się on w obrysie).

Kiedy wspólnymi siłami wykonano zabezpieczenie dla sprzętu, sprowadzono „Czaplę" z Olsztyna, przyjechał też mechanik wyciągarkowy Eugeniusz Żuk i kierowca Matracki (aby zabezpieczyć początkowe ściąganie linki). 15 maja br. nastąpiła uroczysta chwila w ośrodku – rozpoczęło się szkolenie 13 kandydatów metodą dochodzącą. Pogoda niezbyt lotnicza i sianokosy, które trwały blisko miesiąc, spowodowały iż do wakacji szkolenie ukończyło tylko 4 osoby, reszta wyjechała na wakacje i na praktyki, by powrócić we wrześniu. Instruktor Wiesław Moczulski martwi się jak długo da się jeszcze latać, aby skończyć szkolenie dochodzące, chociaż nadzieje są słabe.

Druga zmiana – obóz skoszarowany rozpoczął się 3 lipca. Szkolenie teoretyczne trwało aż do 20.VII, gdyż sprzęt nie był sprawny i pogoda krzyżowała plany. Początkowo było 17 chłopców na obozie, a do 4 sierpnia doszło jeszcze 3 chłopców. Bardzo wiele zawdzięcza ośrodek pomocy jaką otrzymał od instruktora Tadeusza Góry. Wtedy ściągnięto technika Zygmunta Trojanowskiego, który obsługiwał wyciągarkę i zaczęto latać na dwa zespoły.

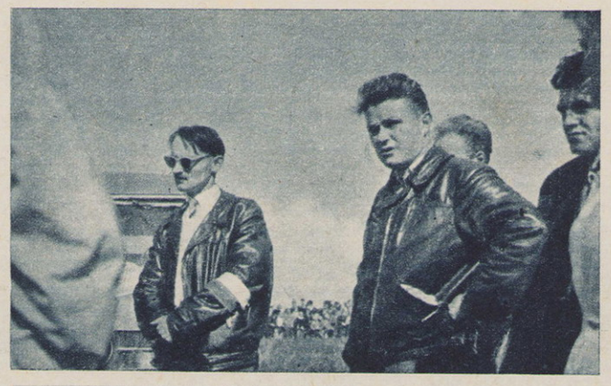
24 sierpnia br. dwudziestu chłopcom wręczono dyplom ukończenia szkolenia podstawowego. Przez cały czas trwania obozu piloci mieszkali i jedli w internacie w Karolewie. Tamże, korzystając z gościnności dyrektora inż. Frysa, zamieszkiwał instr. Moczulski z rodziną. Większość pilotów pochodzi z terenu całego województwa, tylko czterech z rejonu kętrzyńskiego. Dobrze by było, żeby nie stracili kontaktu z lotnictwem w ciągu roku.

Instruktor Moczulski dzięki staraniom zarządu ośrodka z końcem sierpnia otrzymał w Kętrzynie nowe mieszkanie. Pracuje tu pełniąc praktycznie kilka funkcji, m. in. kierownika ośrodka, szefa wyszkolenia, zawiadowcy i... traktorzysty. Jeśli chodzi o plany i zamierzenia, to chce on zakończyć akcję przyjęć z końcem grudnia, aby przygotowanie do przyszłego sezonu nie było już tak kłopotliwe jak w tym pionierskim sezonie. Może znajdzie się również jakiś sprzęt wyczynowy.

Jak świadczą fakty, władze miejscowe wyjątkowo serdecznie podchodzą do lotnictwa na swym terenie. Ostatnio powstał Komitet Budowy Hangaru – zakłady pracy ofiarowują sumy kilkutysięczne, z których uzbiera się po jakimś czasie odpowiednia kwota.

Może w uznaniu pracy tutejszych działaczy można by darować im jedną z „zerowych" warszawskich wież spadochronowych? Warto przemyśleć tę propozycję. Uruchomienie Kętrzyna jako pełnowartościowego ośrodka szybowcowego pozwoli wykonywać nawet 500 km przeloty w granicach kraju, pozwoli też zbierać doświadczenia z mało znanej termiki wielkich jezior. Mały Kętrzyn zasługuje na większą uwagę i większą pomoc nie tylko Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

Krzysztof Segit



Instruktorzy Wiesław Moczulski i H. Przybyszewski. Foto autora

ŚWIĘTO LOTNICTWA W POZNANIU

ŚWIĘTO Lotnictwa Polskiego Aeroklub Poznański uczcił uroczystą inauguracją dnia lotnego w dniu 23 sierpnia br. na lotnisku w Kobylnicy k/Poznania. W uroczystości wziął udział sekretarz KW PZPR tow. Stefan Olszowski i płk. pil. Arnold Juniter. Gości powitał prezes AP red. Zdzisław Kuntsman, a następnie odbyło się zapoznanie gości z pracownikami Aeroklubu Poznańskiego oraz pokaz lotniczego sprzętu sportowego.

Z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne nie odbyły się zaplanowane akrobacje szybowcowe, samolotowe i spadochronowe, ale ciszę przerywał warkot śmigłowca Mi-4, którym przylecieli... przedstawiciele prasy.

Kierownictwo Aeroklubu Poznańskiego, korzystając mianowicie z życzliwości Wojsk Lotniczych, zorganizowało lot propagandowy dla dziennikarzy z miejscowej prasy, radia i TV do Gniezna, Ostrowa Wlkp. i Leszna. W ramach tego lotu propagandowego dziennikarze odwiedzili lotnisko w Gnieźnie.

Następnym etapem podróży powietrznej był bratni Aeroklub Ostrowski. Kierownik Aeroklubu Ostrowskiego ob. Kwiatkowski zapoznaje z pracą i najbliższymi zamierzeniami aeroklubu. Przy okazji dziennikarze dowiedzieli się, że tu właśnie „wylęgły" się pierwsze polskie diamenty. W centrum szybowcowym APRL w Lesznie uczestnicy mieli okazję obejrzeć ostatni „krzyk mody" szybowcowej – „Foki" i „Zefiry", a kierownik Centrum Szybowcowego APRL mgr inż. Irena Zabiełło opowiedziała dziennikarzom o sporcie szybowcowym. Po przebyciu około 400 km wylądowali znów w Poznaniu, gdzie w Ośrodku Propagandy AP podsumowali pracowity dzień rozpoczynający Dni Lotnictwa.

Inną imprezą z okazji Święta Lotnictwa była wieczornica lotnicza zorganizowana w dniu 26 sierpnia br. w siedzibie Oficerskiego Klubu Garnizonowego w Poznaniu. Podczas tego spotkania lotników cywilnych i wojskowych z mieszkańcami Poznania przemówienie okolicznościowe wygłosił członek Zarządu AP płk Arnold Juniter. Po części oficjalnej wyświetlony został najnowszy film lotniczy produkcji polskiej pt. „Przeciwko bogom".

W dniu 24 sierpnia br. przedstawiciele Aeroklubu Poznańskiego odwiedzili ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy ZW ZMS w Rudnie, pow. Wolsztyn. Podczas spotkania odbyły się pokazy pilotażu na samolocie, skoki spadochronowe oraz loty propagandowe.

Tadeusz Godlewski

W tym tygodniu ROZMAWIAMY

Z MGR INŻ. IRENĄ KEMPÓWNĄ-ZABIEŁŁO O SREBRNYM JUBILEUSZU

CHOCIAŻ stałym miejscem lotniczej pracy mgr inż. Ireny Kempówny-Zabiełło jest Centrum Szybowcowe w Lesznie, gdzie – jak powszechnie wiadomo – zajmuje stanowisko komendanta, to jednak nie na lotnisku w Strzyżewicach, ale na Żarze spotkaliśmy panią Irenę. Okazją do tego było koleżeńskie spotkanie wychowanków tej niezwykle uroczej i sławnej szkoły szybowcowej, na które pani Zabiełło przybyła wraz z mężem prosto ze... Szwecji, gdzie przebywali dwa tygodnie. Tam to właśnie, na Żarze, oryginalnym francuskim szampanem uczczono 25-lecie latania znanej szybowniczki i działaczki lotniczej. „Skrzydlata" oczywiście nie mogła sobie odmówić przyjemności porozmawiania ze srebrną jubilatką.

S. – Pani Ireno! Nasze serdeczne gratulacje, w imieniu własnym tj. redakcji i naszych Czytelników. Warto chyba z tej okazji cofnąć się trochę do tej 25-letniej przeszłości i przypomnieć, jak się to w ogóle zaczęło latać – kiedy i gdzie?

K.-Z. – Zaczęło się jak nietrudno obliczyć, w 1936 r. – na szybowisku w Ustianowej. Rozpoczęłam szkolenie w 16-osobowej grupie dziewcząt (tzw. grupie eksperymentalnej), w ramach PW lotniczego. Pierwszymi moimi instruktorami w Ustianowej byli: sławna wówczas Wanda Modlibowska i Kazimierz Wacnik. Tam to właśnie zdobyłam podkategorię „B".

S. – No, a potem?

K-Z. – Potem podkategorię „C" zrobiłam w szkole szybowcowej w Bezmiechowej, której kierownikiem był wówczas Piotr Mynarski, a instruktorem Adam Dziurzyński.

S. – Pierwszy Pani dłuższy przelot?

K.-Z. – W 1939 r. z Polichna do Łodzi, ok. 120 km – to było moje pierwsze większe przeżycie lotnicze. W Polichnie Dziurzyński był wtedy kierownikiem, a Tadzio Góra pilotem holującym i sławnym już szybownikiem.

S. – Okupacja?

K.-Z. – W Warszawie, gdzie między innymi studiowałam na tajnych kompletach.

S. – Po wyzwoleniu, o ile wiemy, włączyła się Pani aktywnie w odradzające się życie lotnictwa sportowego?

K.-Z. – W lipcu 1945 r. uczestniczyłam w I kursie instruktorskim – przeszkolenia w lotach za wyciągarką, jakie organizował inż. Rudolf Weigl. Następnie w sierpniu prowadziłam w Rzadkowie szkolenie szybowcowe dla studentów Wawelberga. Na tym kursie szkolił się m. in. inż. Ryszard Witkowski. W Rzadkowie byłam zresztą dłużej instruktorem, skąd przeniosłam się do Katowic, a w rok później do Gdańska. W Aeroklubie Śląskim szkoliłam między innymi inż. E. Makulę i inż. St. Skrzydlewskiego. W 1946 r. brałam udział w I Unifikacyjnym Kursie Instruktorów w Ligotce.

S. – W Gdańsku zamieszkała Pani na stałe?

K.-Z. – Tak. Byłam instruktorem w tamtejszym aeroklubie i równocześnie studiowałam architekturę na politechnice.

S. – A kiedy spotkała się Pani po raz pierwszy z Żarem?

K.-Z. – W 1948 r. Adam Dziurzyński był już wtedy kierownikiem tej szkoły. Startowałam wówczas w krajowych zawodach szybowcowych i zajęłam 4 miejsce, co – uważam – było dla mnie dużym sukcesem.

S. – „Skrzydlata" dobrze pamięta Pani sukcesy na Żarze i skrzętnie je odnotowywała na swych łamach. W 1949 r. zajęła Pani 1 miejsce w Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej. Na Żarze ustaliła też Pani dla Polski pierwszy po wojnie rekord międzynarodowy – prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km wynikiem 50 km/h i kilka rekordów krajowych. To były pierwsze lata międzynarodowych sukcesów polskiego szybownictwa, a Pani była ich aktywnym współtwórcą (tu Pani Irena próbuje „Skrzydlatej" przerwać, że...; no tak – wiemy, wiemy!).

A potem miała Pani niezawinioną paroletnią przerwę w lataniu. Jak długo ona trwała?

K.-Z. – Od 1951 r. do 1956 r. W międzyczasie wyszłam za mąż (1951 r.) i skończyłam studia (1952). Pracowałam jako architekt w Trójmieście. Do latania po przerwie zaprosił mnie ówczesny Zarząd Aeroklubu Gdańskiego.

Mgr inż. Irena Kempówna-Zabiełło

S. – Do Centrum Szybowcowego w Lesznie Pani przyszła...?

K.-Z. – W listopadzie 1957 roku.

S. – No i odtąd Pani kariera lotnicza jest już lepiej znana naszym Czytelnikom. Pozwoli więc Pani, że teraz zapytamy: czego Pani, jako komendant, najbardziej pragnie dla Centrum?

K.-Z. – Zbudować internat! To nie jest zresztą tylko pragnienie, ale konieczność.

S. – A czego Pani pragnie dla siebie osobiście, jako pilota?

K.-Z. – Jak najwięcej polatać.

S. – Jaki sport Panią najbardziej pasjonuje, poza szybownictwem oczywiście?

K.-Z. – Narciarstwo. Co roku jeździmy z mężem na urlop w zimie w góry, gdyż oboje pasjonujemy się tym sportem.

S. – A jak Pani najlepiej wypoczywa?

K.-Z. – Przy kawie i dobrej książce.

S. – Książki o jakiej tematyce najbardziej panią interesują?

K.-Z. – Specjalnie te, które tematycznie związane są z okupacją i Powstaniem Warszawskim. Tyle się przecież w tym okresie przeżyło.

S. – Czy przy tak rozlicznych obowiązkach komendanta Centrum, działacza lotniczego, pilota, no i chyba żony i pani domu, znajduje Pani wraz z mężem niekiedy czas na pójście do teatru?

K.-Z. – Owszem, i to wcale nierzadko, ale tylko w Warszawie.

S. – ?!

K.-Z. – To wcale nie dziwne. W Poznaniu, choć bliżej, nie byłam jeszcze ani razu. Do stolicy – ściślej do APRL – jeździmy, a właściwie latamy, dość często i wcale nie tak trudno jest nam wpaść od czasu do czasu do teatru. Praktycznie znamy prawie wszystkie najnowsze sztuki.

S. – Czy przy tym wszystkim znajduje Pani jeszcze czas, aby jako kobieta śledzić bieżącą modę damską?

K.-Z. – Staram się i chyba – jak mi się zdaje – nadążam, chociaż dostosowuję się do niej w miarę możliwości – bez zbytniej przesady.

S. – I jeszcze jedno, Pani Ireno, na zakończenie. Jakim bilansem w powietrzu zamyka Pani 25-lecie swego latania?

K.-Z. – 500 godzin wylatanych na szybowcach i 300 na samolotach.

S. – Życzymy więc w następnym 25-leciu pomyślnych wiatrów, wysokich i dalekich lotów, no oczywiście... nowego internatu w Centrum.

Rozmawiał: IKARUS

*LOTNICTWO ZAGRANICĄ

SPORT SPADOCHRONOWY

ZSRR. Radzieccy spadochroniarze uzyskali szereg doskonałych wyników, przewyższających dotychczasowe rekordy międzynarodowe.

Skoczkowie z Mińska: J. Wieczeroj, W. Urbanowicz, R. Piotrowski wykonali dzienny grupowy skok kombinowany z wysokości 600 m, lądując w średniej odległości od środka koła 2 m 51 cm.

Grupa skoczków z Kijowa (9 osób) w dziennym skoku kombinowanym z wysokości 1 500 m lądowała w średniej odległości 5 m 41 cm od środka koła. Kierownikiem grupy był N. Dieszewoj.

Spadochroniarka uralska I. Sołowiowa wykonała w CSRS dzienny skok na celność lądowania z wysokości 600 m, uzyskując wyniki 60 cm od środka koła.

● Tytuły mistrzów sportu spadochronowego otrzymali: A. M. Diadin (Leningrad), J. P. Szipiłow (lotn. wojsk.), I. N. Andriuszczenko (Charków), A. M. Chorobrych (lotn. wojsk.), P. W. Własow (Krasnojarsk) i M. P. Konstantinow.

● 1 000-ny skok ze spadochronem wykonała znana spadochroniarka, zasłużona mistrzyni sportu Walentyna Sieliwierstowa. Jest ona autorką 12 rekordów ZSRR i 8 rekordów międzynarodowych. Posiada ona ordery: Czerwonej Gwiazdy i Sztandar Pracy.

● Jednym z najaktywniejszych spadochroniarzy Homla jest mistrz sportu Piotr Witczenko. Wyszkolił on w ostatnich czasach ponad 200 skoczków, wśród których są już rekordziści świata. W czasie odbytej niedawno spartakiady spadochroniarze homelscy uzyskali cztery rekordy międzynarodowe. Dwa z nich należą do Piotra Witczenki.

SPORT BALONOWY

USA. Ciekawe próby z większymi balonami kulistymi na uwięzi przeprowadza się na Oceanie Atlantyckim przy brzegach Ameryki Północnej. Ostatnio na lotniskowcu „ANTIETAM" zawieszono plastikowy balon z załogą dwóch ludzi i holowano go nad wodą przez trzy godziny do wysokości 2 300 m. Do holu użyto specjalnego urządzenia samowyczepiającego się. Przy pomocy ludzkiej obsługi manewrowej balon ściągano kilkakrotnie na pokład lotniskowca. Bliższy cel tych doświadczeń nie został określony.

NRF. Mimo niezbyt sprzyjających warunków meteorologicznych w letnim okresie, balonowcy NRF w samym tylko czerwcu i lipcu br wykonali łącznie 65 przelotów balonami z udziałem 229 pilotów. W mieszanych składach załóg wzięło udział 43 kobiety oraz 101 uczniów pilotów.

M.in. podano osiągi za I półrocze 1961 jednego z westfalskich Towarzystw Balonowych, posiadającego 7 balonów wolnych. Od stycznia do końca czerwca br. przeprowadzono 44 loty, w czym wypadło 5 międzylądowań z dłuższym postojem.

MILITARIA

USA. Kongres amerykański zatwierdził budżet wydatków (1. VII. 61 – 30. VI. 62 r.) na cele zbrojeniowe w sumie 46 662 556 000 dolarów. Najpoważniejszą pozycję stanowi suma 525 milionów dolarów na kontynuowanie produkcji bombowców B-52 i B-58. Suma 400 milionów dolarów przeznaczona jest na przyspieszoną budowę bombowca naddźwiękowego B-70. Ogólnie na cele lotnictwa przypada suma 18 836 534 000 dolarów.

● Marynarka USA otrzymała kredyty na opracowanie nowego typu łodzi latającej do zwalczania okrętów podwodnych. Samolot ten ma w przyszłości zastąpić znajdującego się obecnie w eksploatacji Martin'a P5M, którego produkcja będzie wstrzymana w r. 1966.

● Na terenie bazy w Fort Bliss (w pobliżu granicy z Meksykiem) odbywa szkolenie w obsłudze rakiet „Ajax" i „Hercules" 200 żołnierzy bońskiej Bundeswehry.

● W bazie Palmdale (Kalifornia) oblatywacze zachodnioniemieccy badają własności lotne dwusilnikowego odrzutowca treningowego Northrop T1-38 „Talon", w celu ewent. zakupu tych maszyn dla bońskiej Luftwaffe, na miejsce przestarzałych T-33.

● Nad pustynią Mojave dokonano doświadczenia polegającego na tym, że ciężki tankowiec KC-135 wyrzucał ze swych zbiorników tysiące litrów wody, w której zasięgu leciał odrzutowiec treningowy Northrop T-38. Doświadczenie to miało na celu sprawdzenie własności lotnych T-38 w złych warunkach atmosferycznych.

● W dniu 23 czerwca br samolot rakietowy North American X-15, wyniesiony przez bombowiec B-52 na wysokości 14 km, osiągnął po wyczepieniu w locie samodzielnym prędkość 5 810 km/h (pilot Robert White). Następnie po pewnym czasie, Amerykanie oświadczyli, iż prędkość ta wynosiła 5 938 km/h. Ostatnio jednak powrócono do pierwotnej wartości – 5 810 km/h, po gruntownym sprawdzeniu wskazań aparatury pomiarowej.

ZRA. Samoloty tureckie naruszyły obszar powietrzny syryjskiej prowincji ZRA w rejonie Chassecze. Władze ZRA zażądały od władz tureckich natychmiastowego powołania specjalnej komisji arabsko-tureckiej dla zbadania tego incydentu.

GRECJA. Lotnictwo greckie zakupiło partię włoskich odrzutowców szturmowych Fiat G-91 R.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

USA. Linie lotnicze „American Airlines" zamówiły ogółem 25 trójsilnikowych samolotów odrzutowych Boeing-727 (w budowie). Zakłady Boeing'a otrzymały już 117 zamówień na samoloty tego typu.

● Około 400 milionów pasażerów przewiozły wszystkie będące w służbie samoloty Douglas DC-3 w ciągu 25 lat, poczynając od pierwszego lotu wykonanego 25 czerwca 1936 r z Chicago do Nowego Jorku. Spośród 12 000 samolotów tego typu, zbudowanych ogółem przez zakłady Douglas'a, znajduje się jeszcze w eksploatacji prawie 6 000 maszyn. Latają one w służbie 150 różnych towarzystw lotniczych w 70 krajach.

● Budowanymi przez Amerykanów licencyjnie angielskimi śmigłowcami kombinowanymi „Rotodyne" interesuje się coraz większa liczba przedsiębiorstw komunikacji lotniczej. Ostatnio pięć maszyn tego typu zakupiły linie „Indair", do eksploatacji w rejonie Morza Karaibskiego.

ANGLIA. Spośród 9-ciu proponowanych miejsc na budowę londyńskiego heliportu wybrano 3, z których ostatecznie dokona się wyboru. Przewiduje się usytuowanie lądowiska na wielkiej platformie wznoszącej się 100 m nad powierzchnią ziemi. Koszt budowy oceniany jest na 4 miliony funtów plus 900 000 funtów na wyposażenie. Nowy heliport ma być wybudowany w przeciągu 3–4 lat.

● Znajdującym się w budowie dwusilnikowym odrzutowcem (a la „Caravelle") BAC-111 zainteresowali się Amerykanie. Wpłynęło już zamówienie na 6 maszyn tego typu.

● Najwartościowszym towarem eksportowym brytyjskiego przemysłu lotniczego okazały się jak dotąd samoloty „Comet" i „Vanguard" oraz silniki odrzutowe Rolls-Royce („Tyne" i „Convay").

NRF. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy br samoloty linii lotniczych „Deutsche Lufthansa" przewiozły 487 000 pasażerów, tj. o 28 procent więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Przewieziono poczty o 20 procent więcej, zaś ładunków o 57 procent więcej.

HOLANDIA. Zamówiony został setny samolot typu Fokker „Friendship".

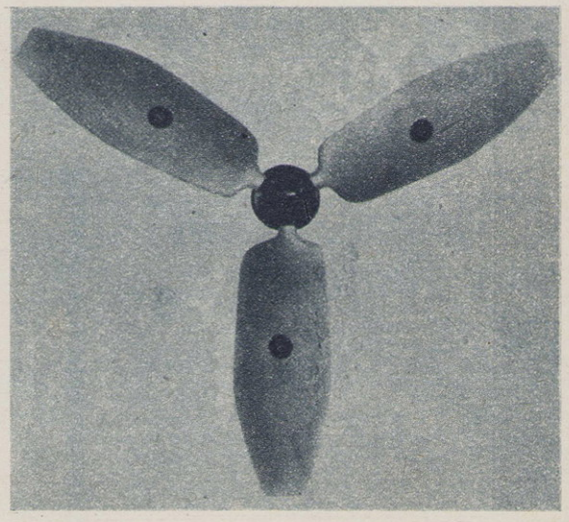
AUSTRIA. Po raz pierwszy wylądował w Nowym Jorku austriacki samolot komunikacyjny Lockheed „Constellation".

● Postanowiono przedłużyć pas startowy portu lotniczego w Graz z 1 500 do 2 000 m.

KRONIKA TECHNICZNA

ŚMIGŁO DLA SAMOLOTÓW PIONOWEGO STARTU

Wytwórnia Curtiss-Wright demonstrowała na tegorocznym Salonie Paryskim szereg projektów samolotów pionowego startu, a wśród sprzętu pomocniczego ciekawe trójłopatowe śmigło, które służy zarówno do lotu poziomego jak i pionowego. Uwagę zwraca kształt łopat o bardzo cienkich piastach i małym wydłużeniu. Warto nadmienić, że jak dotąd natrafiono na szereg trudności przy projektowaniu tak uniwersalnego śmigła, które zamieniałoby się skutecznie w wirnik.

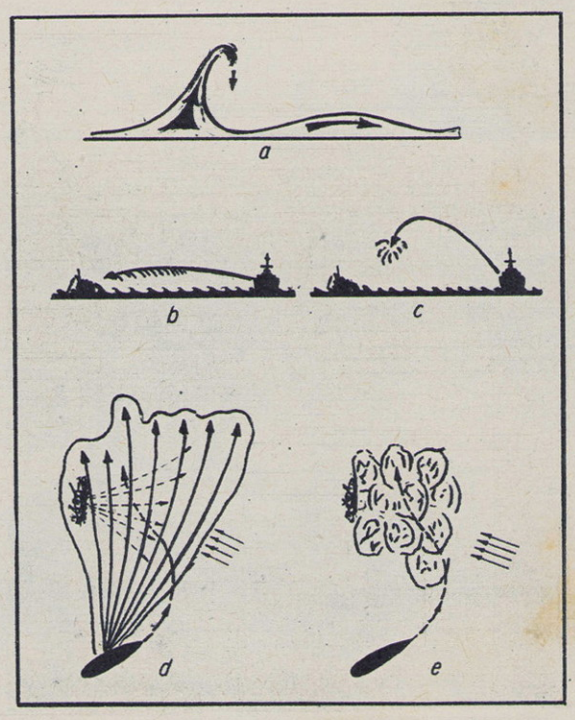


RAKIETY RATOWNICZE NA MORZU

PODCZAS ratowania rozbitków akcję utrudnia najczęściej wzburzone, silnie sfalowane morze (a). Od dawna znany jest sposób chwilowego uspokojenia fal przez wylanie na powierzchnię wody warstwy oleju. Obecnie istnieją możliwości wylania oleju nie przy pomocy konwencjonalnych beczek – co trwa długo, a za pomocą szybkich rakiet.

Stosowane są dwie metody: spryskiwania warstwowego (b), gdy rakieta leci torem bardzo płaskim i spryskiwania koncentrycznego, gdy rakieta trafia bezpośrednio w określony punkt (c).

Praktyka wykazała, że system pierwszy jest lepszy, bowiem uzyskuje się większą powierzchnię podlegającą spryskaniu. Na rysunkach (d) i (e) pokazano działanie wymienionych systemów rozpylania oleju.



MODELARZ LOTNICZY

III MISTRZOSTWA POMORZA

W dniu 17 września odbyły się w Lisich Kątach pod Grudziądzem III Mistrzostwa Pomorza Modeli Latających. Organizatorem tegorocznych zawodów był Aeroklub Grudziądzki. Innowacją regulaminu było dopuszczenie do udziału wszystkich klubów regionalnych, dlatego też w tegorocznych zawodach oprócz modelarzy z Torunia, Bydgoszczy, Grudziądza i Gdańska wzięli udział modelarze Warszawy, Wrocławia, Zielonej Góry i Białegostoku. Razem na starcie stanęło 8 klubów, 13 ekip, 39 zawodników. Nadmienić wypada, że zawody na taką skalę Aeroklub Grudziądzki organizował w okresie powojennym po raz pierwszy. Były to wprawdzie zawody jednodniowe, ale ogólne udane, bo oprócz zawodników-nowicjuszy na starcie stanęło kilku mistrzów, dając młodszym lekcję „latania wyczynowego". Przy pięknej pogodzie jesiennej zawody rozpoczęły się o godzinie 10.30, a zakończyły o 16.00.

Wyniki zawodów

Szybowce A-2. 1. Andrzej Suska (Aer. Warszawski) — 634 pkt, 2. Gerard Wajszczak (A. Grudziądzki) — 631 pkt, 3. Zygmunt Wojtakowski (A. Grudziądzki) — 625 pkt.

Modele gumówek. 1. Władysław Niestoj (Aer. Warszawski) — 846 pkt, 2. Zdzisław Kula (A. Warszawski) — 697 pkt, 3. Andrzej Balcerski (A. Gdański) — 625 pkt.

Modele silnikowe. 1. Stanisław Żurad (Ae. Wrocławski) — 528 pkt, 2. Julian Falęcki (A. Warszawski) — 525 pkt, 3. Jan Michalski (A. Grudziądzki) — 430 pkt.

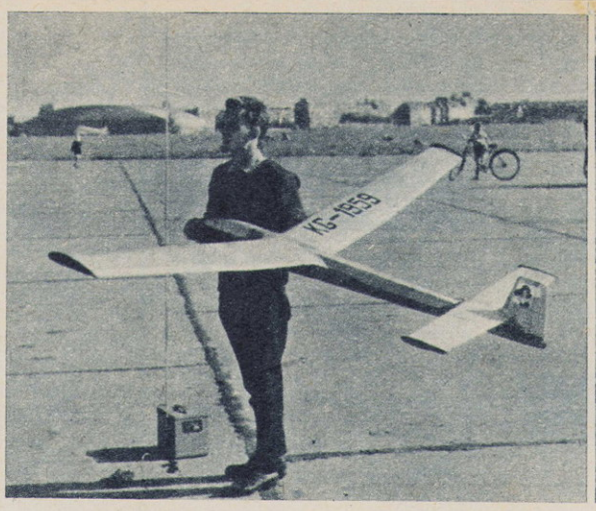
Zespołowo. 1. Aeroklub Warszawski zesp. I — 2 005 pkt, 2. Aeroklub Wrocławski — 1 704 pkt, 3. Aeroklub Grudziądzki I zesp. — 1 568 pkt.

Puchar ufundowany przez Aeroklub Grudziądzki za zwycięstwo zespołowe przyznano Aeroklubowi Warszawskiemu, zesp. I.

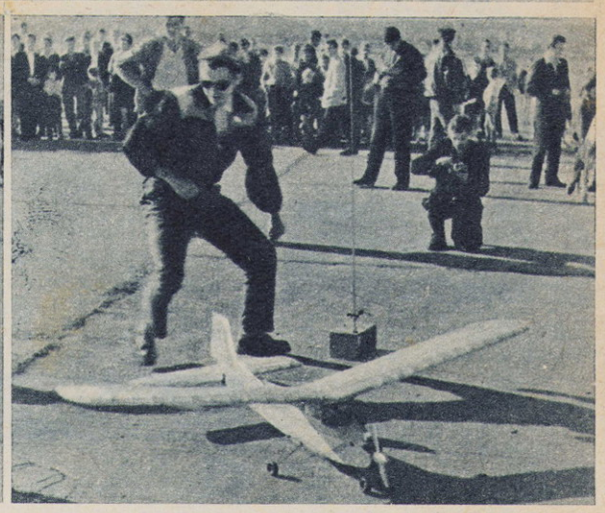
Puchar ufundowany przez redakcję Dziennika Wieczornego w Bydgoszczy zdobył po raz drugi zespół Aeroklubu Grudziądzkiego.

Jan Michalski

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

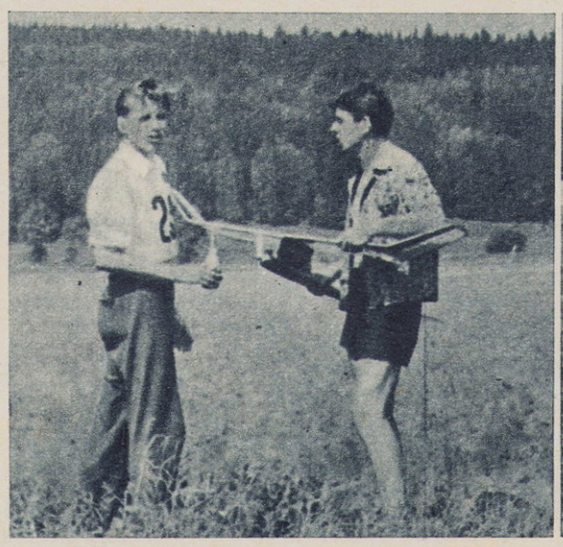


Kazimierz Ginalski, zwycięzca zawodów radiomodeli w Gdańsku. Szybowiec, jak można zorientować się po znaku na prawym skrzydle, odnosi sukcesy od 1959 roku. Sądzić można, iż w roku przyszłym kolega Ginalski wystartuje z nowym modelem i to wielokrotnościowym.



Jedyną nowością imprezy był model silnikowy konstrukcji Sylwestra Kujawy, sterowany jednoczynnościowo. Niestety, niezupełnie wypróbowana aparatura zaczęła kaprysić i były kłopoty ze startem. Model natomiast bez współdziałania fal radiowych latał wspaniale.

Foto: J. Michalski (2)



A. Jermakow (ZSRR) — z lewej — zajął 50 miejsce wynikiem 532 sek. Stosował silnik Zeissa 2,5 cm³. Zygfryd Sulisz startował z modelem o konstrukcji już przestarzałej, dobrej być może w roku ubiegłym...

Modele z Mistrzostw Świata 1961

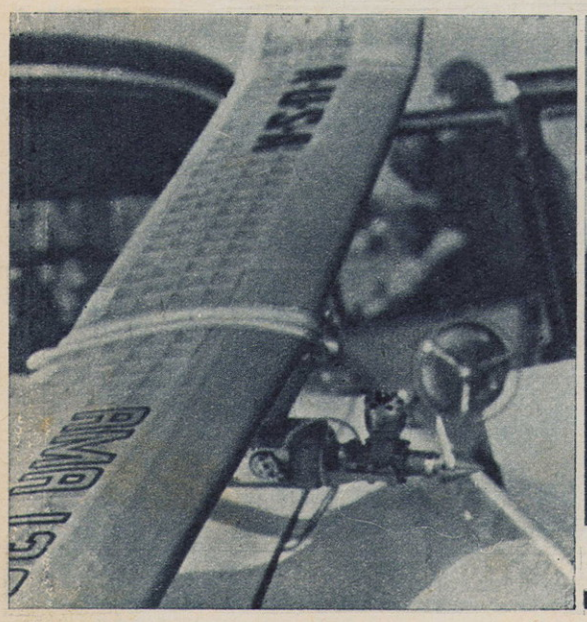
65 zawodników startujących w mistrzostwach w klasie modeli silnikowych podzielić można na dwie grupy, tj. na tych których modele latały szybko i wysoko oraz na tych, których modele latały wolno i stosunkowo nisko.

Modele pierwszej grupy zaopatrzone były w silniki z zapłonem żarowym, specjalnie „rasowane" i na specjalnych paliwach. Konstrukcja modeli zwarta, bardzo starannie opracowana wytrzymałościowo. Skrzydła bardzo często były wykonane metodą geodetyczną, gęsto użebrowane i wielodźwigarowe. Były również skrzydła wykonane z pełnych desek balsowych. Stosowane profile w płaszczyznach nośnych tylko płasko — wypukłe.

Druga grupa zawodnicza reprezentowała modele konwencjalne, charakteryzujące się dobrymi właściwościami w locie ślizgowym, lecz nie osiągały one dużych wysokości. Typowym przedstawicielem tej grupy był nasz zawodnik Z. Sulisz. W grupie tej zawodnicy przedstawili cały wachlarz konstrukcji od modeli bardzo długich do zwartych, od parasoli do układów średniopłatów itp.

Jedną wspólną cechą tej grupy było stosowanie znacznie słabszych silników w porównaniu z grupą pierwszą. Stosowane silniki były różne, od żarówek do samozapłonowych (w tym „Zeiss", „Kriżma", „Webry", „Ety" itp.)

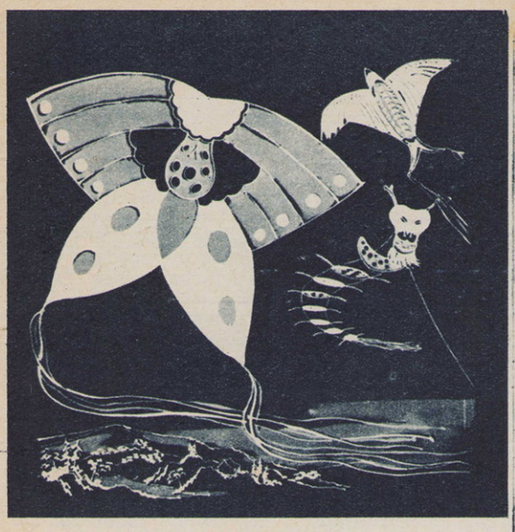
W klasie modeli silnikowych dało się zauważyć ogólną dążność zawodników w kierunku stosowania supersilników. Jest to ta sama droga, którą kroczy modelarstwo szybkie na uwięzi. Modelarze stosują do napędu modeli pojedyńczo wykonywane silniki (na specjalne zamówienia) jak np. aktualny mistrz świata Schneeberger (Szwajcaria) latał na silniku, który wykonał i „rasował" znany włoski modelarz w klasie modeli szybkich — Rossi. To samo można powiedzieć o zawodnikach USA, którzy latali na silnikach wykonanych przez Wiśniewskiego — również znanego „szybkościowca". Inni, jak zawodnicy Czechosłowacji i Węgier — latali na silnikach wykonanych pojedyńczo przez specjalistyczne instytuty. Czołowi modelarze, startujący na tak przygotowanych silnikach, uzyskiwali imponujące wysokości — z całą pewnością powyżej 150 m. Ta fantastyczna wysokość dawała im znaczną przewagę na drodze do sukcesu. Zwrócić należy uwagę na fakt nie stosowania specjalnej mechanizacji modeli, poza sterem kierunku.



Z lewej widoczna typowa masywna konstrukcja skrzydeł modelu Mc Cormick'a (USA), a powyżej kadłub, skrzydła i usterzenie pokryte całkowicie balsą.

EDMUND OSIŃSKI

WSZYSTKO O LATAWCACH



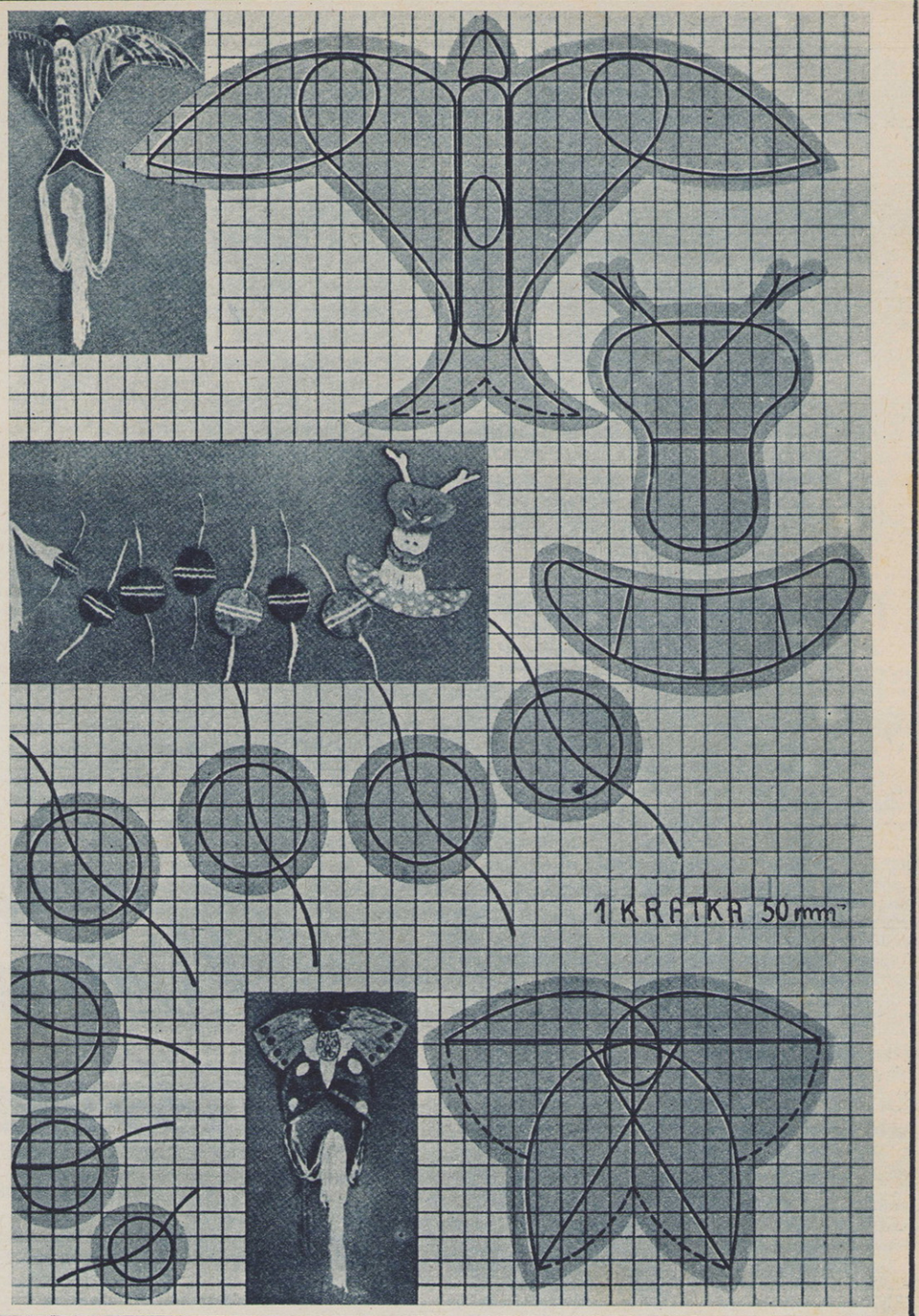
LATAWCE można co prawda nazwać anarchronizmem w dzisiejszej dobie, ale zawsze znajdują one chętnych wykonawców. Są nawet tacy konstruktorzy, którzy sięgają po nowe, nieznane jeszcze rozwiązania, czego przykładem może być „latawiec elastyczny" konstrukcji dr. Rogallo, który stał się wzorem do opracowania małego płatowca i szybowca transportowego. Obok zamieszczamy rysunki typowych trzech latawców chińskich: dwa przedstawiające stylizowane ptaki i motyle, a jeden czarodziejskiego smoka.

Oryginalne latawce budowane są z bambusa i pokrywane cienkim, wielobarwnym papierem nazywanym ryżowym. Naśladując chińskie konstrukcje posługiwać się można listewkami sosnowymi oklejanymi cienkim pergaminem lub papierem pakowym (np. natronem). Rysunki obok podane są w pewnym zmniejszeniu, na kratce o oczku równym 50 mm, co ułatwi wykonanie rysunków warsztatowych w wielkości naturalnej.

Ciekawy pod względem układu jest „smok latający", złożony z kilku małych jakby latawców tworzących korpus potwora.

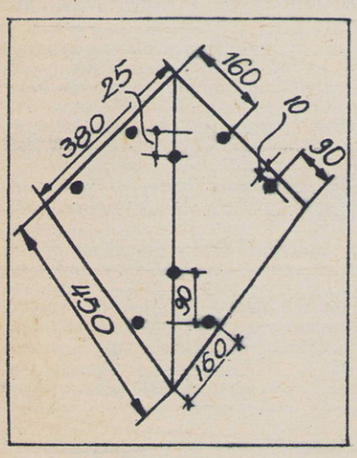
Dwa pozostałe latawce mają budowę płaską. Zwrócić należy uwagę, że podane latawce mają ogony wykonane z długich pasm jedwabiu, a nie jak u nas przyjęto z łańcuszka papierowego. Ogony jedwabne można zastąpić z powodzeniem bawełnianymi lub nylonowymi.

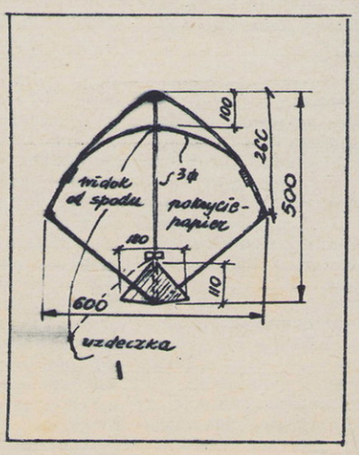
Naszym entuzjastom budowy latawców szczególnie spośród harcerzy-zuchów, polecamy podane na tej stronie wzory przypominając o podstawowym przykazaniu, by wzloty latawcowe dokonywać z dala od wszelkich przewodów napowietrznych, na zupełnie odkrytych przestrzeniach.

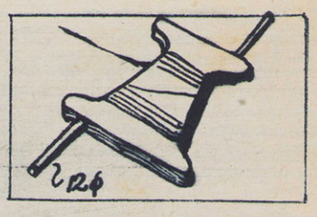


DWA CIEKAWE LATAWCE

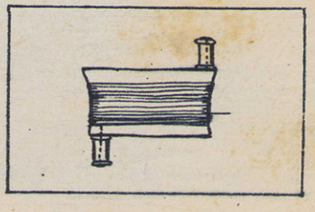
Pierwszy to jeden z najnowszych, zaprojektowany przez dr. F. Rogallo (USA). Składa się z jednego płata folii aluminiowej lub grubszej plastykowej. W locie przybiera kształt — delty. Na rysunku zaznaczono położenie otworów do zamocowania nici uzdeczki. Latawiec ustateczniony jest trzema paskami folii przywiązanej do nici długości 150 cm. Obok na zdjęciu gotowy latawiec.
Drugi latawiec służy do „walki powietrznej".

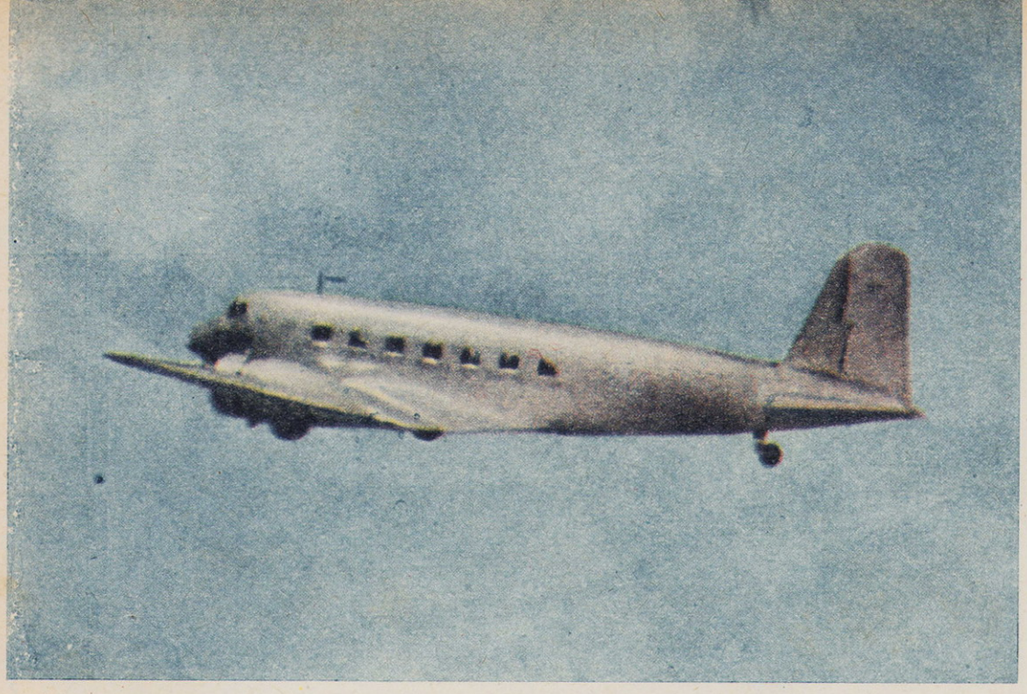






Dwa rodzaje „wyciągarek" latawcowych. Powyżej zbieżna płaszczyzna nawojowa umożliwia regulację odwijania sznura nawet przy silnym, porywistym wietrze. Niżej podano bardziej wygodną wyciągarkę z rączkami zamocowanymi obrotowo. Wymiary: 200 x 100 x 12.





Królewski nawigator

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI

GÓRALCZYK wystartował do Sztokholmu o 8 rano, tuż po odlocie Borowca do Kopenhagi. Ze stolicy Szwecji miał przywieźć kongresmana USA, podróżującego po Europie z misją zorganizowania pomocy dzieciom — ofiarom parę miesięcy temu zakończonej wojny. Dacota, zakupiona z amerykańskiego demobilu, pomalowana w pasy i pstrokate ciapki, szybko oderwała od betonowej drogi startowej, schowała podwozie i pnąc się w górę okrążała lotnisko.

Radiooperator rozmawiał jeszcze z lotniskową radiostacją, mechanik obserwował wskazania przyrządów, a nawigator wystawiwszy głowę pomiędzy pilotów podał kurs 350 st.

— Dobrze, że przynajmniej busola ma podziałkę w stopniach, a nie w gradusach lub tysięcznych — mruknął Góralczyk, przyjmując podany przez nawigatora kurs.

Była to wyraźna aluzja do angielskiego systemu miar, stosowanego na Dacotach, a denerwującego polskie załogi. Któż to bowiem mierzy wysokość w stopach, ciśnienie w calach, a benzynę na galony? Jedynie tylko nawigator Jabłoński, spędziwszy lata wojny w Wielkiej Brytanii, poznał dogłębnie tajniki Angielskiego Urzędu Miar i Wag, a ponadto przestudiował gruntownie tak zwany „Kings Regulation", czyli po polsku „Królewski Regulamin". Była to jego zdaniem jedna z najmędrszych książek: lotnicy mogli w niej znaleźć wskazówki na wszystkie okoliczności życiowe z nocą poślubną włącznie. Załoga podśmiewała się ze słabostki Jabłońskiego, przezywając go „królewskim nawigatorem".

Do tej pory nie miał on wielkiego pola do popisu. Trasę Warszawa — Gdańsk piloci znali na pamięć, pogoda była piękna, ani jednej chmurki na niebie, widoczność na dziesiątki kilometrów. Słabo obciążona maszyna szybko nabierała wysokości. Oprócz załogi i dwóch pracowników MSZ, lecących witać gościa, na pokładzie znajdowała się jedynie duża łódź ratunkowa. Ten poniemiecki rekwizyt, wyszabrowany w Szczecinie, nie przedstawiał specjalnej wartości. Łódź była bowiem postrzelana, dziurawa i tak ciężka, że chyba pociągnęłaby w morską otchłań spory statek, nie mówiąc już o załodze. Wyglądała jednak imponująco i dodawała otuchy nie znającym jej tajemnic, w tym przypadku pracownikom MSZ.

Na wysokości 500 metrów zrobiło się chłodno. Mechanik włączył ogrzewanie. Nie wiadomo czy źle ono działało, czy też nie potrafił go wyregulować, dość że w kabinie zapanowała tropikalna temepratura.

— Co radzi w takim przypadku „Królewski regulamin"? — dopytywał się nawigatora drugi pilot.

— Wyłączyć ogrzewanie lub zdjąć płaszcze — odpowiedział Jabłoński, nie przerywając studiów nad mapą.

Wybrali to drugie, jako, że na zewnątrz robiło się coraz chłodniej. Pod samolotem przesuwała się barwna mapa terenu. Silniki grały jednostajnie, ciągnąc Dacotę do przodu z szybkością 150 mil na godzinę, co w przeliczeniu na kilometry dawało ich około 250.

Po półtorej godzinie lotu dolecieli do Gdańska. Nawigator znów wsadził głowę pomiędzy pilotów.

— Zmniejszcie kurs o dziesięć stopni. Na wszelki wypadek. Jeżeli bowiem zniesie nas zachodni wiatr, to możemy minąć Sztokholm i zalecieć do Zatoki Botnickiej. Wolę więc na pewniaka wyjść na zachód od Sztokholmu.

— Czy tak radzi „Królewski Regulamin"? — zapytał Góralczyk.

— Naturalnie.

— Wobec tego bierz kurs trzysta czterdzieści stopni.

Drugi pilot położył samolot w lekki lewy zakręt. Radiooperator odebrał z Gdańska komunikat meteo. Przelecieli nad rojną Zatoką Gdańską, przecięli w połowie półwysep helski i weszli nad pełny Bałtyk.

LOT nad morzem jest monotonny i nużący. Krajobraz nie zmienia się, pod samolotem rozciąga się szara płaszczyzna wody, horyzont zlewa się z powietrzem i czasem trzeba prowadzić na przyrządy. Zanika zupełnie poczucie ruchu, zdaje się, że samolot wisi w szklanej kuli. Zmienia się tylko od czasu do czasu koloryt morza. Nieraz zupełnie niespodziewanie z szaro-stalowego przemienia się w szmaragdowy, by z kolei przejść w ciemny lazur. Chwilami wydaje się ono gładkie jak zamarznięta tafla jeziora, by po chwili zamienić się w chropowatą skórę słonia. Minęła jedna, potem druga godzina lotu nad morzem. Było ono puste, nie widziało się ani jednego żagla, ani jednego dymu ze statku.

Jabłoński brał namiary, studiował mapę, coś na niej kreślił, podając parę razy poprawki kursu.

Góralczyk przyjmował je bezkrytycznie. Jabłoński służył dwa lata w dywizjonie obrony wybrzeża, wyszukiwał niemieckie Uboty na Atlantyku i uchodził za speca od nawigacji nad morzem. Jabłoński był nawigatorem z zamiłowania, rzemiosło swe znał świetnie, czasem tylko podchodził do niego w sposób zbyt naukowy, a jak wiadomo każdy naukowiec jest człowiekiem roztargnionym i zapominalskim. Góralczyk pocieszał się jednak, że Bałtyk to nie Atlantyk, a trasa Gdańsk—Sztokholm to nie przelot z Europy do Ameryki.

Po dwóch i pół godzinach lotu ukazała się na horyzoncie wąska linia brzegu. Zaczęli wytracać wysokość. Na morzu ukazały się wolno pełznące statki, zostawiając za sobą białe, wachlarzowate wodne ślady. Dolatywali do skalistych postrzępionych brzegów Szwecji, z zielonymi plamami lasów ginącymi na horyzoncie.

Radiooperator rozmawiał już ze sztokholmskim lotniskiem, a nawigator zapewniał, że za pół godziny będą na miejscu.

Istotnie, po upływie niecałych 30 minut okrążali duże miasto, z sięcią szerokich, prostych ulic z fiordami wrzynającymi się głęboko w ląd, z willami w ogródkach na przedmieściach.

Polski samolot usiadł na szerokiej asfaltowej drodze startowej i podkołował pod dworzec. Wokoło stały nowiutkie, lśniące, wypolerowane nowoczesne samoloty komunikacyjne. Szwedzi ze współczuciem spoglądali na pstrokatą Dacotę, a załoga czuła się niczym ubogi krewny na przyjęciu u wuja milionera. Przedstawiciel polskiego poselstwa poinformował, że amerykański dostojnik odlatuje do Warszawy nazajutrz o 11 rano. Załoga miała więc przed sobą dzień czasu.

Sztokholm nie przypominał żadnego ze znanych europejskich miast. Nie mówiąc już o potwornie zniszczonej Warszawie, każda ze stolic nosiła na sobie piętno minionej wojny. Tu się tego nie widziało. Wystawy sklepowe nęciły dawno nie oglądanym bogactwem towarów, a wśród przechodniów nie widziało się amerykańskich i angielskich żołnierzy, czy też ubranych niedbale francuskich „poilu".

Wieczorem miasto tonęło w powodzi świateł i neonowych reklam.

Nazajutrz na godzinę przed startem polska załoga znalazła się na lotnisku. Większość samolotów już odleciała i na płycie stała jedynie polska Dacota. Wskutek braku otoczenia wydawała się ona bardziej elegancka i wytworna, co nieco podniosło na duchu załogę. Popsuła się za to pogoda. Wisiały niskie deszczowe chmury i wiał silny porywisty, ostry, północny wiatr.

PARĘ minut przed jedenastą zjawił się amerykański kongresman. Góralczyk przypuszczał, że będzie to starszy dystyngowany pan, ubrany na czarno w filcowym kapeluszu, z nieodłącznymi getrami na czarnych półbutach. Tymczasem ukazał się postawny mężczyzna w średnim wieku, ubrany w wojskowy mundur bez dystynkcji, z okrągłą czapką na głowie. Jego sekretarz wyglądał podobnie. Dostojnik klepnął po plecach Góralczyka i zawołał donośnie:

— Hallo boys — a następnie wskazując ręką w stronę Dacoty coś dodał, czego Góralczyk nie zrozumiał, ale domyślił się, że Amerykanin zapytuje, czy tym pięknym samolotem polecą do Warszawy; odpowiedział więc.

— Yes, sir.

Kongresman zrobił niewyraźną minę, a do rozmowy wmieszał się „królewski nawigator", wyjaśniając, że jest to nowy samolot amerykański, niedawno kupiony w USA.

Dostojnik uśmiechnął się i ruszył w stronę samolotu.

— Wygłupiłeś się z tym „yes sir' — wywodził Jabłoński — Amerykanin pytał się, czy tym starym gratem chcemy go utopić w morzu.

— Rzeczywiście, wyrwałem się jak Filip z konopi — stwierdził Góralczyk rozsiadając się na fotelu.

Mechanik zapuścił silniki. Wiatr przeszedł w silną wichurę, targając samolotem na wszystkie trony. Szwed — dyżurny ruchu, dał znak do kołowania. Mocując się z wichurą posuwali się wolno w stronę drogi startowej. Krótka próba silników i start. Po kilkuset metrach rozbiegu samolot znalazł się w powietrzu. Skończyła się asfaltowa droga i lecieli nad postrzępionymi szarymi skałami. Góralczyk czuł, że samolot zachowuje się dziwnie i anormalnie reaguje na stery. Przypisywał to jednak wichurze, rzucającej maszyną.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

NIEZWYKŁE ZDARZENIE

W. KAZAKOW

MIKOŁAJ Ozierow wykonywał pierwszy skok ze spadochronem. Instruktor, popatrzywszy uważnie na ucznia, podał komendę „Skok!" Jednak w momencie skoku samolot wpadł w próżnię powietrzną. Kiedy maszyna opadła w dół, Ozierow zachwiał się i mimo woli wyszarpnął uchwyt spadochronu. Skoczek stracił na moment równowagę. Strumień powietrza porwał go, przewrócił, tak iż stracił na chwilę przytomność. Ocknąwszy się, chwycił się rękami uprzęży i mętnym jeszcze wzrokiem spojrzał w górę. Czasza głównego spadochronu zaczepiła się o stateczniak, naprężone niczym struny linki ciągnęły go za samolotem.

Ręka instynktownie sięgnęła do spadochronu zapasowego. W tym momencie Ozierow poczuł jak ciało jego oblewa zimny pot — pokrowiec był pusty. Jedwabna czasza spadochronu zapasowego wypadła z pokrowca, okręciła mu nogi i zawisła niczym pusty worek.

Pilot-instruktor z szeroko otwartymi oczyma śledził każdy ruch ucznia wiszącego bezwładnie na stateczniku. Energiczne zrywy nie spowodowały zerwania spadochronu. Mikołaj usiłował wyjąć nóż, aby uwolnić się od głównego spadochronu, ale bezskutecznie. Zaczął więc szukać innego wyjścia.

Pilot przechylił samolot i wprowadził go w zakręt, ale jedwab mocno trzymał się na stateczniku i nie można go było zerwać. Pozostało tylko jedno — siadać na wodzie. Była to jedyna szansa na uratowanie życia uczniowi. Instruktor spojrzał w dół na wijącą się rzekę, potem na zieloną murawę lotniska i dostrzegł znaki startowe: „zabraniam lądować!"

Kierownik lotów od razu zorientował się jak straszna tragedia zaistniała w powietrzu: uczeń otworzył spadochron przed opuszczeniem samolotu. Samolot nie zdążył umknąć przed otwartą czaszą i zahaczył o nią. W takim przypadku siadanie na wodzie nie zawsze uratuje życie skoczkowi.

Uruchomiono środki łączności. Dyżurny operacyjny sąsiedniej jednostki wojskowej odebrał pilny telefonogram. Po upływie kilku minut doręczono go generałowi. Szef aeroklubu prosił o przysłanie śmigłowca. Jego zdaniem była to jedyna możliwość zapobiegnięcia katastrofie. Okazało się jednak, że śmigłowiec poleciał na wykonanie specjalnego zadania. Dowódca jednostki przekazał szefowi sztabu powziętą decyzję.

— Włączyć radiolokatory. Posadzić na lotnisku jakikolwiek śmigłowiec, który tylko pojawi się w strefie.

Operatorzy stacji radiolokacyjnych przylgnęli do wskaźników. Po upływie pół godziny radiolokator wschodniego sektora wykrył śmigłowiec. Była to maszyna lotnictwa cywilnego. W powietrze wystartowała para myśliwców odrzutowych.

ZAŁOGA pilota Granowitowa zmierzała na nowy punkt operacyjny. Śmigłowiec leciał ściśle wyznaczoną trasą i lotnicy byli mocno zaskoczeni pojawieniem się myśliwców: „Czyżbyśmy wtargnęli w zamkniętą strefę? To niemożliwe!" MiGi jeden za drugim przemknęły nad śmigłowcem i pokiwały skrzydłami. Przekazawszy stery drugiemu pilotowi, Granowitow sięgnął po tabelę kodową. I znów rozległ się huk silnika odrzutowego. Przemknąwszy obok, myśliwiec uparcie przechylał maszynę z jednego skrzydła na drugie.

— Daje znaki: „Lećcie za mną".

Załoga śmigłowca poleciała kursem wskazanym przez patrol powietrzny. Po chwili oczom lotników ukazało się lotnisko wojskowe. Wzbijając tumany pyłu, śmigłowiec wylądował tuż obok znaku startowego.

Granowitow z niezadowoloną miną skierował się w stronę znajdującego się w pobliżu stanowiska dowodzenia.

— Dzień dobry! — wyciągnął rękę generał. — Wprawdzie nie mamy czasu na bliższe poznanie się, ale czuję się w obowiązku podziękować wam za szybkie wykonanie rozkazu patrolu. Sytuacja przedstawia się następująco...

Usłyszawszy co mówi generał, Granowitow bardzo się tym przejął. Usiłował wyobrazić sobie krążący opodal nad rzeką samolot z wiszącym na stateczniku człowiekiem.

— ...Macie wciągarkę? — zapytał generał.

— Proszę posłać po Fiodora, mechanika pokładowego — rzekł w odpowiedzi Granowitow. — Zastanowimy się co będziemy w stanie zrobić.

Słuchając opowiadania gońca, mechanik przyspieszył kroku, a w końcu zaczął biegnąć. Widząc stojących przed stanowiskiem dowodzenia ludzi, krzyknął z daleka:

— Jest, jest wciągarka!

— A lina? — zapytał Granowitow.

— Jest i lina.

— Przystępujcie do dzieła! Paliwa w samolocie pozostało zaledwie na pół godziny. Życzę powodzenia!

INSTRUKTOR wlepił wzrok w wskaźnik paliwa — wskazówka uparcie przechylała się w stronę zera. Wkrótce silnik zgaśnie i będzie musiał lądować.

Kola Ozierow nie dawał znaku życia, widocznie dostał szoku nerwowego.

Nagle w huk silnika wdarł się warkot innej maszyny. Nad samolotem zawisł ciężki śmigłowiec. Piloci momentalnie zrozumieli się nawzajem i pilotowali maszyny z zegarmistrzowską precyzją. Najmniejszy błąd, w tym przypadku, równał się katastrofie.

Pilot śmigłowca dostosował prędkość swojej maszyny do prędkości samolotu, uniósł się nieco wyżej i z drzwi kabiny bagażowej wyrzucono linę z metalowym hakiem na końcu.

— Dowódco, trochę niżej, lina za krótka! — krzyknął mechanik.

Chłodny wiatr dął w twarz, wdzierał się pod hełmofon, szumiał w uszach, a Fiodor wychyliwszy

się do pasa za burtę poruszał liną, usiłując zaczepić hakiem o linki spadochronu. Wyczekiwał dogodnego momentu. Szarpnął... nie udało się. Drugi raz i stalowy hak zaczepił o pęk linek spadochronu. Mechanik podniósł się z kolan, dłoń jego mocno schwyciła korbę wyciągarki, lina równymi rzędami nawijała się na bęben. „Aby tylko uczeń odzyskał przytomność" — myślał mechanik. Stop! Czyżby bęben się zaciął? Nie. Stało się coś najstraszniejszego — linki spadochronu oraz lina wyciągarki naciągnęły się niczym struny, a skoczka nie można było dosięgnąć!

— Dowódco, niżej... troszkę niżej...

— Niebezpiecznie. Nie mogę, zrozum, nie mogę! — krzyknął Granowitow.

Trzeba było przedsięwziąć coś i to natychmiast. Mechanik myślał chwilę gryząc wargi, potem otarł dłonią twarz, jak gdyby chciał pozbyć się zdrętwienia, następnie zdecydowawszy się, wezwał drugiego pilota. Ten wszedł do kabiny bagażowej.

— Co chcesz robić, Fiedia?

Mechanik nie odpowiadał, odkręcając szybko bęben wciągarki. Lina obluźniła się, lecz Fiodor nadal odkręcał, dopóki hak nie zwolnił linek spadochronu.

— Spuścisz mnie na linie — rzekł spokojnie mechanik do zmieszanego pilota. — Przywiążę go do swego pasa i odetnę linki. Potem wciągniesz nas.. No, czego wytrzeszczyłeś oczy?

— Spuszczaj — zawołał mechanik przypinając zatrzask linki do brezentowego pasa. Pilot nie ruszał się. Fiodor przełożył dźwignię hamulcową wciągarki na wolne rozkręcanie i zrobił krok ku drzwiom.

— Dowódco — wykrzyknął pilot usiłując odwieść mechanika od jego zamiaru — trzeba mu zabronić!

Granowitow milczał. Zezwolić nie miał prawa, a równocześnie słowo „zabraniam" nie mogło mu przejść przez gardło. Instruktor pokazał z kabiny samolotu wszystkie pięć palców: „paliwa pozostało tylko na pięć minut!"

Fiodor rozkazującym wzrokiem spojrzał na pilota. Ten chwycił korbę wyciągarki. Mechanik zaczął opadać na linie w dół.

Zwiększywszy nieco prędkość, Granowitow zbliżył się z wiszącym na cienkiej linie mechanikiem do samolotu. W pewnym momencie Fiodor schwycił czaszę spadochronu. Pilot zmniejszył prędkość. Mechanik zbliżał się coraz bardziej do linek. Skoczek przepasany był szerokim pasem wojskowym. Fiodor przypiął doń zatrzask awaryjnego pasa. Po chwili lewą ręką chwycił w pół chłopca, a prawą wyjął nóż i odciął linki spadochronu. W samą porę!

Energiczny głos Granowitowa powstrzymał drugiego pilota, który chwycił korbę wyciągarki, aby wciągnąć skoczka i mechanika na pokład.

— Nie wciągaj! Zniżę się i opuszczę ich na ziemię.

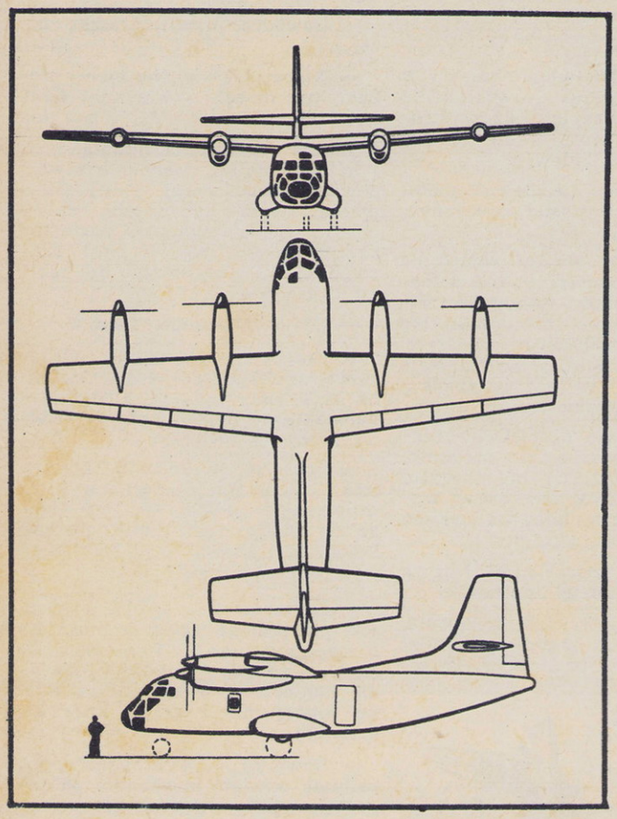
Śmigłowiec płynnie zniżył się tuż obok samochodu sanitarnego. Sanitariusze przenieśli skoczka do karetki i pomknęli do miasta.

...Wokół lotników zgromadzili się wszyscy niemal ludzie będący w tym czasie na lotnisku. Jeden przez drugiego zasypywali Fiodora pytaniami. Ten milczał. Po chwili poprosił niemal szeptem:

— Może ktoś poczęstuje mnie papierosem?

Kilka rąk równocześnie wyciągnęło się w jego stronę z papierośnicami i paczkami papierosów.

SAMOLOT UNIWERSALNY
BREGUET-945 ● FRANCJA



NA bazie udanych doświadczeń z doświadczalnym samolotem skróconego startu i lądowania Breguet 940 „Integral", wytwórnia Breguet rozwija cały szereg samolotów użytkowych. Dwa z nich, 941 i 942, mają mieć w zasadzie zastosowanie cywilne, trzeci — 945 ma służyć głównie celom wojskowym. Ma to być samolot uniwersalny przeznaczony głównie do celów współpracy z armią naziemną, jak dowóz amunicji, sprzętu i zaopatrzenia, wysadzanie desantów na tyłach nieprzyjaciela, do zrzutu materiału wojennego i skoczków spadochronowych, do obserwacji, wywiadu, również fotograficznego, ewakuacji rannych i łączności. Na marginesie tych zadań Breguet 945 może być również wykorzystany pokojowo jako samolot pasażerski i transportowy na krótki dystans, z możliwością wykorzystania małych, trawiastych lotnisk.

Breguet jest samolotem o klasycznym układzie dwusilnikowego górnopłata, w którym własności skróconego startu i lądowania uzyskano przez odchylenie ciągu śmigieł za pomocą urządzeń supernośnych skrzydeł oraz przez podniesienie efektywności skrzydeł przy pomocy umieszczenia ich w strumieniach zaśmigłowych. Skrzydła o obrysie trapezowym i bardzo grubym profilu wyposażone są w tym celu w podwójne klapy o kącie wychylenia około 90°. Zewnętrzne odcinki klap wyzyskane są jako lotki, dzięki możliwości wychyleń różnicowych. W celu owiania całej powierzchni skrzydła dwa silniki turbinowe „Turmo III" o mocy 1300 KM każdy napędzają aż cztery przestawialne śmigła, z których dwa zewnętrzne osadzone są na osobnych gondolach. Wszystkie śmigła sprzęgnięte są wspólnym wałem biegnącym wzdłuż rozpiętości i obracają się także przy jednym silniku niepracującym.

Kadłub o przekroju prostokątnym, oszklony z przodu i wyposażony w tylną rampę ładunkową.

Usterzenie klasyczne.

Podwozie trójkołowe, częściowo chowane. Podwozie główne typu „Jockey" osadzone w owiewkach-gondolach po bokach kadłuba. Samolot może być uzbrojony w km-y i rakiety do osłony startów i lądowań na terenach przyfrontowych. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	— 20,35	m	Prędkość przelotowa	— 400	km/h
Długość	— 16,60	m	Prędkość minimalna	— 80	km/h
Wysokość	— 7,30	m	Pułap	— 9 000	m
Powierzchnia skrzydła	— 55,28	m²	Zasięg	— 1 500	km
Pojemność ładowni	— 22	m³	Rozbieg	— 100—180	m
Ciężary:			Start na przeszkodę 10,5 m	— 210—290	m
Ciężar całkowity	— 10 000	kG	Lądowanie z nad przeszkody 15 m	— 160—180	m
Obciążenie pow.	— 181	kG/m²	Dobieg	— 60—70	m
Obciążenie mocy	— 385	kG/KM			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC WYCZYNOWY
FL-60 „DRESDEN" ● NRD

PRZEMYSŁ budowy szybowców w NRD czyni coraz to poważniejsze postępy. Dowodem tego jest opracowany ostatnio projekt szybowca wyczynowego w klasie otwartej, którym Niemcy pragną dogonić czołówkę światową. W budowie szybowca o bardzo ambitnych założeniach aerodynamicznych zrezygnowano z normalnie stosowanych materiałów i technologii, przechodząc w bardzo dużym stopniu na sztuczne tworzywa, laminaty i konstrukcje przekładkowe.

FL-60 „Dresden" jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem. Skrzydła trójdzielne, składają się z części środkowej o obrysie prostokątnym i dwóch części skrajnych, trapezowych, ze wzniosem. Zastosowano profil laminarny opracowany przez inż. Wartmanna, o dużej grubości (19,1%), specjalnie nadający się dla szybowców tej klasy. Konstrukcja części środkowej jednodźwigarowa z dźwigarem skrzynkowym o pasach z laminatu, wypełnionym konstrukcją ulową z impregnowanego papieru o średnicy komórek 30 mm. Pokrycie tej części skrzydła podparte żeberkami, wykonane z laminatu z tkaniny szklanej. Części skrajne, skorupowe mają pokrycie ze sklejki i są w całości usztywnione wypełniaczem ulowym, jak dźwigary części środkowej. Skrzydło wyposażone jest w klapy i hamulce aerodynamiczne na części środkowej oraz lotki na częściach skrajnych.

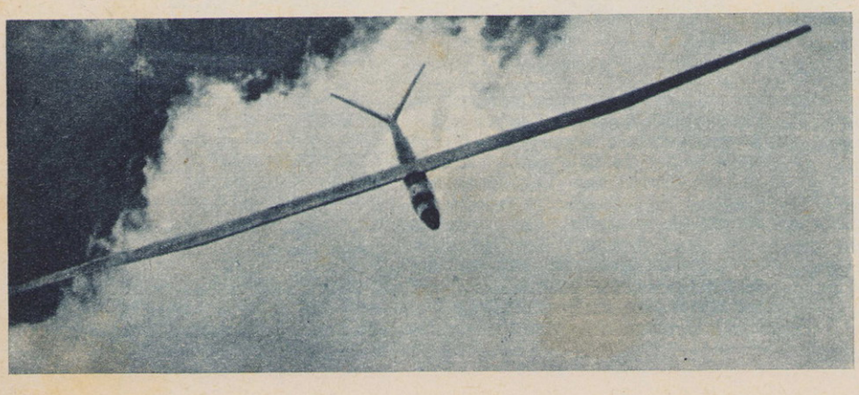
Kadłub o bardzo małym przekroju eliptycznym mieści przed płatem kabinę z leżącą pozycją pilota. Osłona kabiny, tłoczona z jednego arkusza, jest „wrysowana" w obrys kadłuba. Konstrukcja kadłuba skorupowa z pokryciem przekładkowym, usztywnionym jedynie rzadko rozstawionymi lekkimi wręgami.

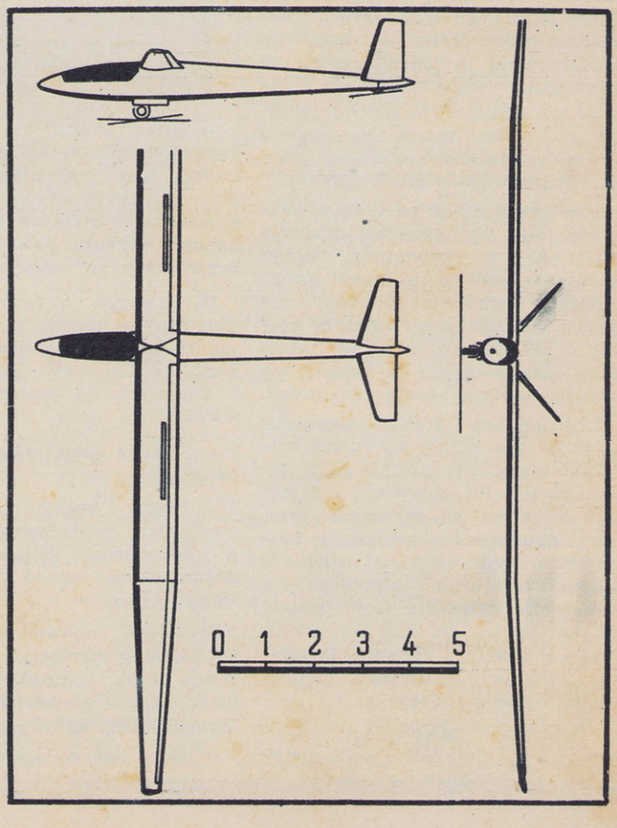
Usterzenie motylkowe płytowe, czyli jednoczęściowe (bez podziału na ster i statecznik). Konstrukcja usterzenia identyczna jak skrajnych części skrzydeł (pokrycie sklejkowe usztywnione wypełniaczem ulowym).

Podwozie jednokołowe, chowane. Zderzak ogonowy.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	— 18,60	m	Doskonałość (max)	— 42	
Długość	— 7,90	m	— przy prędkości	— 85	km/h
Pow. nośna	— 14,36	m²	Opadanie minimalne	— 0,51	m/sek
Wydłużenie	— 24		— przy prędkości	— 72	km/h
Ciężary:			Prędkość przeciągnięcia:		
Ciężar własny	— 240	kG	— bez klap	— 64	km/h
Ciężar całkowity	— 340	kG	— na klapach	— 56	km/h
Obciążenie pow.	— 23,67	kG/m²	Prędkość dopuszczalna	— 261	km/h
			Prędkość holowania	— 160	km/h





POCZTA LOTNICZA

JAK ZOSTAĆ MECHANIKIEM LOTNICZYM

„W tym roku kończę Zasadniczą Szkołę Zawodową – pisze **Jan Poczesny z Gliwic** – chciałbym jednak w przyszłości pracować przy obsłudze samolotów. Bardzo więc proszę o udzielenie informacji, gdzie powinienem się zgłosić, aby uzupełnić swoje wykształcenie potrzebne przy wykonywaniu zawodu mechanika samolotowego".

Z podobną prośba zwraca się również **Jerzy Kurzajak z Grobli, woj. Poznań.**

O możliwościach zdobycia zawodu mechanika samolotowego już pisaliśmy i gdybyście uważnie czytali „Pocztę lotniczą", na pewno uzyskalibyście sporo informacji. Specjalnej szkoły cywilnej przygotowującej do pracy przy obsłudze naziemnej nie ma. Nie mniej istnieją szkoły zawodowe i technika, które przygotowują do pracy w przemyśle lotniczym. Absolwenci tych szkół oprócz tego, że kierowani są do zakładów lotniczych, mogą również starać się o pracę jako mechanicy w lotnictwie cywilnym (sportowym, gospodarczym, sanitarnym). Do szkół tych zalicza się przede wszystkim Technikum Budowy Silników – Wrocław, ul. Kielcowska 43/53.

Duże możliwości przed kandydatami na mechaników lotniczych otwiera wojsko. Jednakże do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych przyjmowana jest młodzież w wieku poborowym. Warunkiem jest tu posiadanie ukończonych 9–10 klas szkoły średniej i praktyka związana z motoryzacją, mechaniką lub elektrotechniką (np. kierowca, ślusarz, tokarz, elektryk itp.). Decyzja czy kandydat zostanie skierowany do TSWL zależy jednak wyłącznie od komendanta danego WKR.

WIEK DECYDUJE

„Jestem absolwentem Technikum Kolejowego – pisze **Eugeniusz Golon z Olsztyna** – i obecnie powziąłem decyzję, aby pójść do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Zwróciłem się nawet w tej sprawie do Aeroklubu Olsztyńskiego, ale otrzymałem odpowiedź, że przekroczyłem wymagany wiek. Zapytuję więc czy naprawdę mam już zamknięte drzwi do lotnictwa?".

Trudno nam w tym wypadku określić czy rzeczywiście już nie odpowiadacie warunkom wiekowym bo... nie podaliście Waszego wieku. Możemy natomiast zapewnić, że o ile nie przekroczyliście 22 lat, to z powodzeniem możecie ubiegać się o przyjęcie do OSL W tym celu należy się zgłosić do najbliższego WKR. Niezależnie od tego zwróćcie się jeszcze raz (pod warunkiem, że nie macie 22 lat) do aeroklubu z wyjaśnieniem, że macie zamiar wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. W takich wypadkach aeroklub ma obowiązek przyjąć Was na szkolenie lotnicze.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Milan John – Praha (CSRR) – Żałujemy bardzo, ale zdjęć, niestety, redakcja nie wysyła.

Bogdan Megger – Łobienica woj. Bydgoszcz. Odpowiadacie wymaganym warunkom na szkolenie lotnicze. W sprawie przyjęcia na szkolenie zwróćcie się do Aeroklubu Bydgoskiego, ul. Pomorska 1a.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę tę wysyłamy:
Mirosławowi Mańkowskiemu – Łódź, Antoniemu Makowskiemu – Dąbrowa Górnicza, Janowi Płonce – Bełchatów, woj. Łódź, Adamowi Kapaczyńskiemu – Ogrodzieniec.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

WIELKI wyczyn, jakiego dokonał major H. S. Titow, znalazł również oddźwięk w znaczkach pocztowych. Ministerstwo Łączności ZSRR wydało z okazji słynnego lotu Titowa serię dwóch znaczków za 4 i 6 kopiejek. Na pierwszym znaczku poprzez iluminatory „Wostoka II" widać na tle nieba kulę ziemską otoczoną orbitami radzieckich statków kosmicznych.

Na drugim pokazano portret kosmonauty H. S. Titowa, a w prawej części znaczka rakietę „Wostok II" mknącą w Kosmosie. U góry znamienna data: 6–7.VIII.1961.

Z okazji sławnego lotu moskiewska poczta używała okolicznościowego stempla.

PRZEDSZKOLE KOSMONAUTÓW 1)

LOTNIK-kosmonauta, oto nowy zawód, który zrodził się na naszych oczach. Ale przecież gdy mówimy o zawodzie — natychmiast pojawia się myśl o kwalifikacjach zawodowych. Zawód kosmonauty — to zawód trudny. Przecież po pierwsze dziś — wyrusza on w przestrzeń kosmiczną sam. Wyrusza na niesłychanie precyzyjnie działającym statku kosmicznym o rozlicznych przyrządach. I jego lot to nie przejażdżka dla przyjemności, lecz czas trudnej i ciężkiej pracy badawczo-obserwacyjnej. Musi być niezawodny w najróżniejszych sytuacjach.

Nie jest to przypadkiem, że pierwszymi kosmonautami byli właśnie piloci samolotów odrzutowych. Oni właśnie w zwykłej swej dotychczasowej pracy spotykali się z warunkami najbardziej zbliżonymi do warunków lotu kosmicznego. Ale i oni musieli specjalnie „dokształcać" niektóre swoje cechy.

W naszym „przedszkolu" chcemy Wam pokazać niektóre sposoby rozwijania potrzebnych w kosmosie cech charakteru i umysłu, a także niektóre testy, przy pomocy jakich sprawdza się gotowość kosmonauty do wykonywania swych zadań.

ZRĘCZNOŚĆ

Zarówno lotnik jak i kosmonauta może być zmuszony do wykonywania od razu kilku czynności, operowania sterami, aparaturą badawczą itp. Tempo tych czynności może być dla każdej z nich różne. Spróbujmy się do tego przygotować. Aparatura będzie dość prosta. Oto pałeczka i kółko. A obok dwa klucze z aparatury telegraficznej. Należy przy pomocy pałeczki szybko obracać kółko na jej końcu, a jednocześnie naciskać na klucze w takiej kolejności i tempie, jak będą nam to dyktować sygnały dwóch kolorowych, zapalających się lamp. Spróbujcie. Oto naszego „przedszkola" zadanie pierwsze.

WYOBRAŹNIA

Kosmonauta musi być zawsze gotów do napotkania zupełnie niespodziewanej sytuacji. Szybka i prawidłowa ocena tej sytuacji — to podstawowy warunek skutecznego działania.

Jak sprawdzić, czy taka właśnie umiejętność jest cechą kosmonauty? Przedstawiamy test, stosowany w amerykańskich ośrodkach treningowych. Składa się nań jedenaście zdjęć czy rysunków, przedstawiających różnych ludzi w różnych sytuacjach. Należy opowiedzieć treść rysunku czy zdjęcia. Ażeby sprawa wyglądała bardziej fachowo — test ten rozwiązuje się natychmiast po treningu na centryfudze — wirującym krześle.

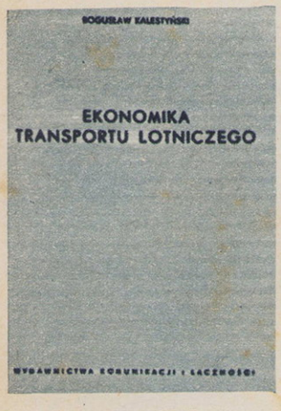
Okazuje się, że w opowiadaniach tych, którzy byli najbardziej wytrzymali na działanie przeciążeń — występowali bohaterowie działający zdecydowanie, czynni, niezależni.

Spróbujmy i my podobnego ćwiczenia na załączonych obrazkach. A na początek „centryfugę" możemy zastąpić kilkoma minutami kręcenia się z kolegą wedle dziecinnej zabawy „w drobną kaszkę"

LOTNICZA KSIĘGARNIA

EKONOMIKA TRANSPORTU LOTNICZEGO. Bogusław Kalestyński, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 1 000 + 260 egz. Str. 308, rys. 55, tabl. 81, wzorów 5. Cena zł 25.

W związku z olbrzymim rozwojem na świecie cywilnego transportu lotniczego nasuwają się najróżnorodniejszego rodzaju pytania, wśród których niepoślednie miejsce zajmuje ekonomika. Jak się kalkuluje finansowo lotnictwo komunikacyjne i towarowe? Na podstawie jakich zasad ustalane są taryfy? Jak pod względem opłacalności będzie wyglądał postęp w dziedzinie samolotów przyszłości (śmigłowce, odrzutowce, samoloty rakietowe i ponaddźwiękowe)? Na te pytania nie sposób odpowiedzieć jednoznacznie, kilku słowami, nie uwzględniając warunków gospodarczych i terenowych danego państwa. Omawia je – oraz wiele innych pokrewnych zagadnień – „Ekonomika transportu lotniczego – książka, w której można znaleźć istną kopalnię wiadomości w przejrzystym układzie.



Praca B. Kalestyńskiego omawia cechy lotnictwa komunikacyjnego w aspekcie gospodarczym, politycznym i militarnym, ekonomiczno-prawny statut przedsiębiorstw lotniczych, ich podział oraz organizację i podstawy prawne międzynarodowej komunikacji lotniczej, rynek lotniczy oraz zasady przewozu wszelkiego rodzaju ładunków, zasady regulowania rozkładu lotów i ustalanie taryf. Podane są również wiadomości o samolotach transportowych, omówiona organizacja obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk.

Czytelnikom interesującym się problemami lotnictwa komunikacyjnego przypominamy, że na podobny temat ukazała się przed kilku laty obszerna praca Jerzego Osińskiego pt. „Transport lotniczy". Autor jej napisał wówczas: „Nie wątpię, że książka niniejsza zachęci naszych fachowców do następnych opracowań z dziedziny transportu lotniczego i że po tej pierwszej pracy o zakresie ogólnym powstaną opracowania bardziej specjalne". Takim właśnie opracowaniem już specjalnym jest książka Bogusława Kalestyńskiego.

J. Kownacki

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

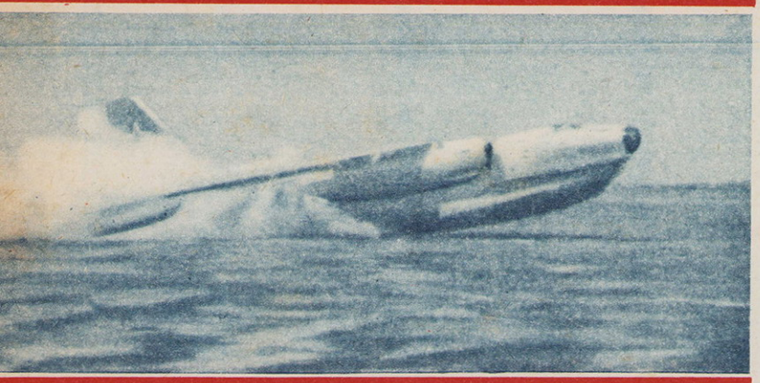
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 12.X.1961 R.

Zam. 7074/C S-40

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„LATAJĄCY KRĄŻOWNIK"



Na odrzutowej łodzi latającej M-10 lotnicy radzieccy ustanowili ostatnio kilkanaście międzynarodowych rekordów prędkości i wysokości z obciążeniem. Obecnie publikujemy zdjęcie rekordowego wodnosamolotu, nazywanego w ZSRR „latającym krążownikiem".
Foto: „Krasnaja Zwiezda"

Pela we Włoszech

Jak wiadomo, nasza znana szybowniczka - rekordzistka Pelagia Majewska brała udział w tegorocznych szybowcowych mistrzostwach Włoch, jakie odbyły się w Rieti w sierpniu, zajmując 14 miejsce. Naszej Peli wiele miejsca poświęciło włoskie pismo lotnicze „Ali Nuove", z którego reprodukujemy niniejsze zdjęcie (Pela na starcie mistrzostw).
Foto: „Ali Nuove"

Najładniejsza spośród 72-ch

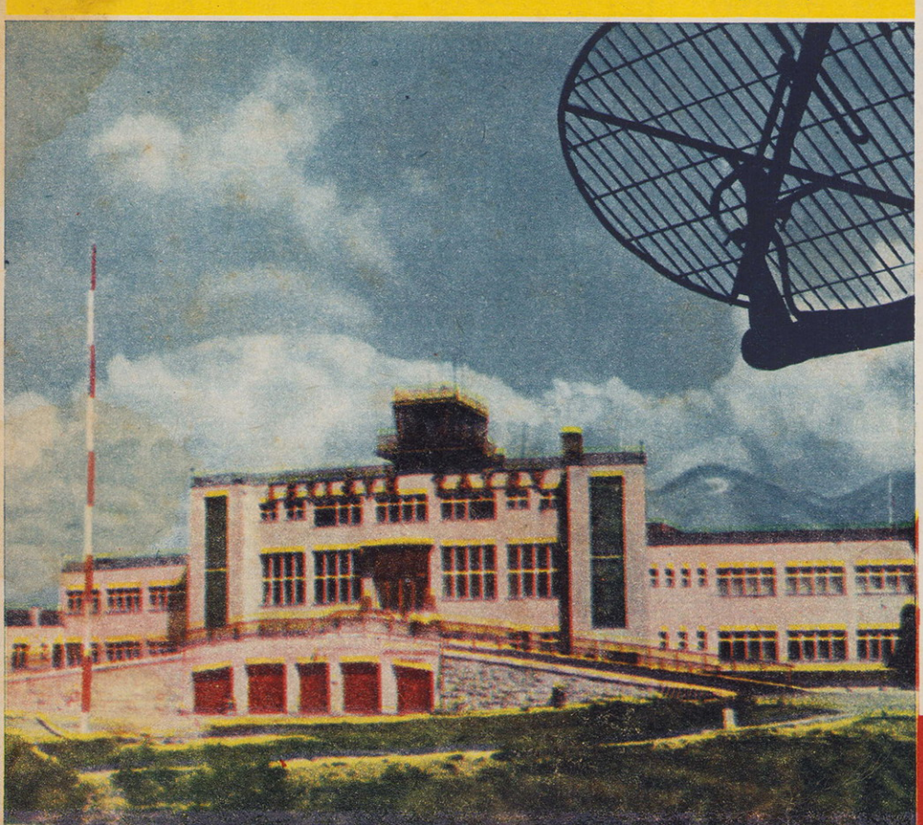
Wśród 72 stewardess, biorących w USA udział w konkursie na „królową powietrza", zwyciężyła dwudziestoletnia stewardessa linii TWA — Joyce Davadick, którą widzimy na zdjęciu.
Foto: ANSA

Zawsze razem

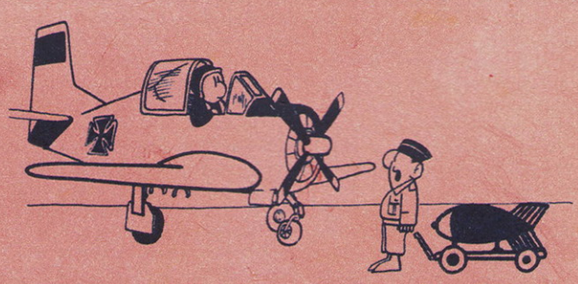
Sześciu spadochroniarzy angielskich, nawet skacząc z samolotu, czyni to razem, dając wyraz swego zżycia i ducha koleżeńskości. Na zdjęciu widzimy ich w moment po oddzieleniu się od samolotu transportowego „Beverley"
Foto: „The Illustrated London News"

PORT LOTNICZY TATRY

Nowoczesną, piękną architekturą wyróżnia się budynek czechosłowackiego portu lotniczego Tatry. Nasi południowi sąsiedzi dokładają wielu starań, aby ich porty lotnicze świeciły przykładem celowości rozwiązań i wyróżniały się pięknem zabudowań lotniskowych.
Foto: „Letecky obzor"



PILOCI BONSKIEJ LUFTWAFFE UŻYWAJĄ DO SZKOLENIA AMERYKAŃSKICH SAMOLOTÓW T-26.



— Przywiozłem pomoce szkolne!

Nalepka bagażowa linii „ALLEGHENY".